Евреи и Цивилизация

Марк Блау

АНДРЕ СИТРОЕН

АНДРЕ СИТРОЕН

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Для современного человека слово «Ситроен» ассоциируется прежде всего со знаменитой маркой автомобиля. И лишь потом мы вспоминаем, что это — имя человека, инженера и предпринимателя Андре Ситроена. О жизни легендарного автомобилестроителя увлекательно рассказывает израильский литератор, автор научно-популярных книг Марк Блау.

-
- Введение
- Начало жизни
  - Блистательный Париж
  - Фамильная история
  - Когда бриллианты стали лучшими друзьями девушек?
  - Быть настоящим французом
  - «Железная мадам»
  - Пожизненный конкурент
  - «Политехник»
  - Дело Дрейфуса
- Восхождение Андре Ситроена
  -
  - Изобретатель
  - Младший лейтенант
  - Фабрикант
  - Жуир, масон
  - Игрок
  - Командир производства
  - …и его команда
  - Самый первый автомобильный король
  - Жених
- Набережная Жавель. Война
  -
  - Накормить пушки
  - Трудовая армия
  - Снаряды для России
- Набережная Жавель. Мир
  -
  - Чем знаменита Дордонь?
  - Азбука «Ситроена»: A, B, C
  - Двигатель торговли
  - Еще одна встреча со «стальной красавицей»
- По бездорожью

- Что такое колониальная империя?
- Через Сахару (17 декабря 1922 — 7 марта 1923)
- Первое поражение А.Ситроена
- Черный переход (28 октября 1924 — 26 июня 1925)
- Желтый переход (4 апреля 1931 — 12 февраля 1932)

- Последняя ставка
  - Каждый выплывает в одиночку
  - Лекарство от Ситроена
  - Секретное оружие
  - Крах
- Жизнь продолжается
  - «Ситроен» без Ситроена
  - Ах, война, что ты, подлая, сделала!
  - После войны
  - Память
- Краткая биография Андре Ситроена
- Библиография
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4

Андре Ситроен (1878–1935)

Введение

Когда мы слышим слово «Ситроен», то в первую очередь представляем французские автомобили традиционно превосходного качества, насыщенные самыми последними изобретениями. Автомобили красивые, которые заметно выделяются своим дизайном среди других машин. Автомобили, несущие, словно знак отличия, логотип на радиаторе: стилизованный двойной шеврон.

И только потом вспоминаем, да и то не всегда, что знаменитая торговая марка — это имя человека, инженера и предпринимателя **Андре Ситроена (1878–1935)**. Изобретателя и новатора, трудами и усилиями которого во многом были созданы современные автомобили и современная автомобильная промышленность. Одного из тех людей, про которых без преувеличения можно сказать: «Если бы его не было, мы бы жили сейчас в ином мире»

Следует признать, что о жизни и трудах этого человека русскоязычный читатель знает совсем немного. Десять лет назад вышел перевод книги французской исследовательницы Сильвии Швейцер[1]. Книги насыщенной (даже пересыщенной) фактами, у которой есть единственный недостаток. Это — не жизнеописание, а скорее, история бизнеса. Сверкающие елочные игрушки, которые по-настоящему начинают блестеть, только когда они украшают елку. Но если нет елки… То есть, если читателю не известны подробности биографии А.Ситроена, он вряд ли оценит блестящий и кропотливый труд исследователя жизни знаменитого предпринимателя.

Достаточно полные биографии А.Ситроена изданы на английском[2] и французском[3] языках. Однако развернутой биографии А.Ситроена на русском языке до сих пор не существует.

Отчасти это связано с тем, что в советское время написать такую книгу было просто невозможно. Жизнеописания капиталистов, как их не поворачивай, не укладывались в тесные идеологические гробики. Только жившему в Париже И.Эренбургу удалось написать об А.Ситроене нечто интересное, очеркообразное и потому близкое к правде[4]. Тем более, что писалось это в 1935 году, когда эпоха правления «автомобильного короля» уже заканчивалась. Компания была близка к банкротству, что позволяло еще раз подчеркнуть гнилость капиталистического строя, не очень греша против истинного положения вещей.

Кроме того, вообще трудно написать не скучную биографию

предпринимателя. Даже такого эксцентричного, как Андре Ситроен. Факт известный: рассказывать о созидателях всегда сложнее, чем о разрушителях. Описания добродетелей всегда скучнее, чем описания злодеяний. По-видимому, так уж устроен человек, что в первую очередь ему интереснее узнавать про ужасы и катаклизмы. Хотя, несомненно, в реальной жизни каждый предпочтет садиться в современный автомобиль, а не на кол.

При написании этой книги я старался избежать занудства научных трудов, не греша, впрочем, против фактов. К счастью, А.Ситроен жил в интересной стране и в интересное время. Если верить китайской поговорке — это Божье проклятие. Но А.Ситроен совсем не ощущал свою жизнь, как наказание. Он прожил отведенные судьбой годы с присущим его характеру оптимизмом и с немалым удовольствием. Мне захотелось, чтобы и читатель хоть немного почувствовал блеск и прелесть этих давно прошедших лет.

Для тех же, кому по душе чтение энциклопедий и справочников, перечислю вкратце, за что же мир до сих пор ценит А.Ситроена.

Итак, Андре Ситроен был:

1. Предпринимателем, впервые в Европе организовавшим производство массового автомобиля.
2. Инженером, способствовавшим быстрому росту потребительских стандартов, предъявляемых к новому виду транспорта. А.Ситроен отслеживал все важные технические достижения в автомобильной отрасли и немедленно внедрял их в производство.
3. Организатором производства, усовершенствовавшим конвейерную систему и добившимся на своем предприятии самой высокой для того времени производительности труда. Это достигалось не только за счет «потогонных» методов управления, но и за счет улучшения условий работы.
4. Бизнесменом, первым начавший развивать систему всестороннего продвижения товарной марки своего продукта и превращения ее в то, что сейчас называется «бренд»
5. Наконец, французом, жившим в этой стране в один из самых прекрасных моментов ее истории. Эмансипированный выходец из богатой еврейской семьи, он немало сделал для того, чтобы в начале двадцатого века его родина оставалась мировым экономическим и культурным лидером.

Теперь «серьезный» читатель может перейти к краткой биографии «автомобильного короля». А «несерьезный» —

перевернуть страницу и перенестись в столицу Франции.

Начало жизни

Блистательный Париж

Я хотел бы жить и умереть в Париже…

В.Маяковский

Российскую императрицу Елизавету Петровну в свое время прочили в супруги французского короля Людовика XV. С тех пор осталась у нее слабость ко всему французскому. Любовь к галльскому наречию она смогла внушить и своим придворным. Так французский стал вторым, а иной раз и первым, родным языком для российских дворян. Пушкину снились французские сны, Лев Толстой, не стесняясь, треть своего знаменитого романа написал по-французски. О любви к Парижу и говорить нечего. Самый большой, самый яркий и соблазнительный город Европы манил, разочаровывал и разорял пришельцев из России, но любовь к нему от этого не гасла.

И до сих пор в наших глазах Париж — город особенный. Который стоит мессы. Да что там какое-то католическое богослужение! Увидев Париж можно и умереть спокойно, согласно одной русской поговорке. Перелицованной, правда, со средневекового итальянского присловья «Увидеть Рим и умереть», отмечавшего попросту дикую антисанитарию папского города в те далекие времена. Но нам-то что за дело! В Париж! В Париж!

Сколько счастливцев заочно влюбились в этот город по картинам импрессионистов, по фотографиям, по кинофильмам! Однако, этот вожделенный Париж — город совсем не старый. Более того, этот город совсем не тот Париж, в котором жил д'Артаньян, и даже не тот, в котором обитали герои Бальзака. Не тот вечно бунтующий город, от которого короли сбежали в недальний Версаль (что, впрочем, их не спасло). Этот вечный революционер весь девятнадцатый век регулярно сотрясал Европу большими и малыми восстаниями.

Императору Наполеону III это, наконец, надоело. В 1850-х годах он дал приказ префекту округа Сена **Жоржу-Эжену Осману (Georges-Eugène Haussmann) (1809–1891)** начать перестройку самого большого средневекового города, каким тогда еще оставался Париж. Приказ был подкреплен выделением на проект обновления столицы громадной суммы более чем в 2 миллиарда франков. Это около 1.5 миллиардов долларов в нынешнем исчислении.

Перестройка вылилась в снос старых средневековых,

д'Артаньяновских еще времен, кварталов, прокладку на их месте широких проспектов и бульваров и возведение вдоль новых улиц высоких современных доходных домов. Образ свободы на баррикадах, таким образом, остался только на картинах художников-романтиков. Последние парижские бунтовщики, коммунары, убедились в этом на собственном опыте. Широкий бульвар баррикадой не перегородишь. А и перегородишь — солдаты с другого конца улицы сметут ее одним артиллерийским залпом. А затем довершат дело кавалеристы.

Зато новый Париж получил широкие площади (например, площадь Звезды вокруг Триумфальной арки), обустроенные зеленые парки (Булонский и Венсенский лес), прекрасный водопровод и не менее прекрасную (pardon!) канализацию, куда со времен еще барона Османа и до сих пор водят экскурсантов.

Впрочем, бедняки, горючий материал всех парижских революций, этими прелестями цивилизации насладиться не могли. Их вытеснили на окраины, а то и вообще в провинцию. Снять квартиру в новых домах было по карману только людям состоятельным. Построив на месте старого Парижа новый, его и новыми обитателями населили.

Такими новыми парижанами стало и семейство Ситроенов. Они проживали в окрестностях знаменитой парижской Оперы, на улице Лаффитт (Rue Laffite) в доме номер 44. Здесь **5 февраля 1878 года** в половине первого ночи у Леви Ситроена родился пятый, самый младший, сын, которого назвали Андре.

Фамильная история

Далеко давным, годов за двести…

В.Маяковский

Ситроен — фамилия совсем не французская. Об этом говорит и ее написание: Citroën. Не будь двух точечек над е (этот значок называется трем***а***), французы читали бы ее «ситрён» А вот голландцы прочли бы правильно. Знакомое ведь слово, «ситрун» по-голландски «лимон, цитрон».

Еще более чем голландское написание фамилии, происхождение семьи выдавало имя папаши Ситроена. Леви — имя чисто еврейское, и ни в каких святцах оно не значится.

К моменту рождения Андре Ситроена «лимонной» его фамилии исполнилось уже лет шестьдесят — ее носили два с половиной поколения.

Семейная традиция хранила память о пра-прадеде, которого звали Яакоб. Фамилии у Яакоба не было, поскольку в 1750 году, когда он родился, простолюдинам в Европе фамилию иметь нужды не было. Яакоб и Яакоб.

Родился Яакоб в еврейском квартале Амстердама. Амстердам был тогда самым еврейским городом Западной Европы. И неспроста.

В 1581 году в городе Утрехте представители нескольких нидерландских провинций, объединившись, объявили о независимости от испанской короны. В ходе последующей почти шестидесятилетней войны они свою свободу отстояли и образовали Нидерландское королевство. В декларации независимости нового государства среди прочего было объявлено о соблюдении религиозной терпимости на всей его территории. После этого еврейское население здесь, а в особенности в портовых городах Амстердаме и Роттердаме стало резко увеличиваться. В Голландию переезжали евреи Франции и Южной Германии, спасаясь от религиозных преследований в этих странах. В земли в нижнем течении Рейна, освобожденные от инквизиции, перебралось и большое количество еврейских семей, живших когда-то в Испании и в Португалии и насильно крещенных сто лет назад. Все эти сто лет они в тайне исповедовали иудаизм и теперь вернулись к религии предков.

Массовый приток богатых купцов и умелых ремесленников в захолустный до недавних пор край способствовал расцвету

Голландии. Этот расцвет пришелся на семнадцатый век. Амстердам становится одним из богатейших городов мира. Голландские корабли ходят по всем водам земного шара: по Балтике по Северному морю, по Индийскому, Атлантическому и Тихому океанам. Благодаря своим еврейским гражданам Голландия установила тесные связи с Марокко. Голландские колонии появляются в Индии, на Цейлоне, в Индонезии, в Северной и в Южной Америке. В 1618 году португальский капитан Франсиско Риберо (Francisco Ribiero), имевший, по слухам, родственников в еврейском квартале Амстердама, завоевал для Голландии побережье нынешней Бразилии. Голландские Вест-Индская и Ост-Индская компании были созданы во многом благодаря еврейским капиталам, и евреи входили в совет управляющих этих компаний.

Голландия оказалась первой страной в Европе, где к евреям относились не только терпимо, но и с интересом. Отчасти это было связано с господствовавшей здесь религией, протестантизмом. Протестанты, говоря нынешним языком, это христианские фундаменталисты. Они отказывались от традиций и обрядов, которые по их мнению были навязаны вере первых апостолов католической церковью и жаждали припасть к корням «чистого», «исконного», а, следовательно, истинного, христианства. Эти корни следовало искать в иудейской вере, которую исповедовал сам Христос.

Но вернемся к предкам Андре Ситроена. Прадеда его, сына Яакоба из Амстердама, звали **Рулоф** (Roelof), Рудольф. Был он торговцем фруктами. Толкал по улицам Амстердама тележку, доверху груженную лимонами, апельсинами и прочими цитрусовыми, которые привозили корабли из заморских колоний. Именно ему довелось первому в роду Ситроенов получить фамилию. Причиной тому послужило завоевание Нидерландов Наполеоном Бонапартом в 1810 году. Присоединив страну к своей империи, Наполеон среди прочего ввел в завоеванной стране и французский гражданский кодекс. По новому закону все граждане Голландии должны были обзавестись фамилиями. Законопослушные голландцы приказ выполнили. Тем более, что выполнить его было не сложно. Официальных фамилий простые голландцы не имели, зато у каждого кроме имени было прозвище. Надо же данного конкретного Ханса отличать от множества других Хансов. Прозвищами становились особые приметы, имя отца, городок, из которого произошел, профессия, наконец. Приказ Наполеона узаконил прозвища в качестве фамилии, только и всего.

У Рулофа тоже было прозвище. Покупатели называли его

«Limoenman», то есть, «лимонщик», «продавец лимонов». Так все потомки прадедушки Рулофа стали Лимунманами. Некоторые, правда, сменили эту фамилию на схожую по значению, Ситрун (Citroen).

Дед Андре Ситроена, **Баренд** или Бернард **(1808–1895)**, поднялся по общественной лестнице выше простого разносчика лимонов. Он освоил бизнес более прибыльный и более уважаемый. Баренд начал изготавливать и продавать бижутерию и ювелирные изделия. К тому времени Амстердам стал одним из главных в мире центров огранки и продажи алмазов, которые стекались сюда со всего мира.

Бог наградил Баренда долгой жизнью и двенадцатью детьми, которые частично под фамилией Лимонман, а частично как Ситроены расселились по всей Европе.

У Андре Ситроена, таким образом, были родственники по всей Европе.

Будучи единственным представителем клана Ситроенов во Франции, его отец бывал в Голландии, Германии, Польше, России, Великобритании, и везде мог отыскать ближних и не совсем ближних родственников. А в 1873 году, оказавшись в Варшаве, он женился на подданной Российской империи Маше Кляйнман. Женился и привез в Париж, тогдашнюю столицу мира.

Когда бриллианты стали лучшими друзьями девушек?

Тут по краю нашей истории пройдет один человек, немало сделавший для того, чтобы считать 19-й век столетием буквально блистательным для европейского континента. Вернее сказать, блестящим. Правда, память о себе этот человек, оставил по большей части не в Европе, а в Африке.

Человека этого звали **Сесиль Родс (Cecil John Rhodes) (1853–1902)**. На юге Африки довольно долго находилась страна, названная по его имени, Родезия. Сейчас на ее месте два государства — Замбия и Зимбабве. Имя Родса стерли с карты Африки, не желая увековечивать белого колонизатора.

А появились белые колонизаторы на юге Африки в 15-м веке. Это были португальские мореходы, которые торили вокруг африканского континента путь в Индию. Прямого доступа европейцам в эту далекую и богатую страну (и в еще более далекий и богатый Китай) не было никогда. Отдельные счастливцы вроде Марко Поло не в счет. Вся европейская торговля восточными товарами шла транзитом через Турцию и Египет и была монополизирована двумя итальянскими морскими республиками, Венецией и Генуей. Чужих в это очень доходное дело не пускали.

Португальские морские экспедиции снаряжались на средства португальских королей. Соответственно, результаты каждой экспедиции докладывались коронованным патронам. Которые, по мере сил, тоже вносили свой вклад в географию. Когда мореплаватель Бартоломеу Диаш в 1488 году достиг южной оконечности африканского континента, он назвал это место мысом Бурь. Назвал вполне заслужено. Здесь, где сталкивались воды двух океанов, всегда бушевали волны. Но король Жоан II лично переименовал этот мыс в мыс Доброй Надежды. В самом деле, португальцам оставался последний рывок до заветной цели.

Рывок этот совершил в 1497 году Васка да Гама. Его путешествие по Индийскому океану прошло быстро и без приключений. Что не удивительно. От Мозамбика до Индии корабли Васко да Гамы провел опытный арабский лоцман Ахмад ибн Маджид. О чем потом ужасно сожалел: показал путь дикарям-европейцам в цивилизованную Индию! Впрочем, попробовал бы он не показать!

Вслед за португальцами вокруг Африки в южные моря ринулись голландцы. Тоже мореходы отчаянные, они уцепились

за мыс Доброй Надежды. А голландские колонисты, буры, начали осваивать просторы Южной Африки.

«Бур» - это не национальность, а профессия. «Boer» — по-голландски «крестьянин». Предки буров не обязательно были голландцами, но всегда протестантами. Среди них встречались и французы-гугеноты, и немцы. Ужасно трудолюбивые, не шибко грамотные, зато фанатически набожные, они обживали степи вокруг Капштадта (нынче он называется по-английски, Кейптаун). Бурские скотоводческие фермы с Божьей помощью постепенно продвигались на север и на восток. Для того чтобы помощь Всевышнего была более действенной, буры-колонисты обращали в рабство местных жителей-бушменов. А поскольку юг Африки был населен не густо, черных рабов привозили также из португальских колоний Анголы и Мозамбика.

В 1795 году на мысе Доброй Надежды высадились англичане. К этому времени Индия уже стала владением британской короны. Оставить в чужих руках такой важный опорный пункт, как *Cape of Good Hope* было невозможно. Тем более что прежним хозяевам было в то время не до колоний. Наполеон Бонапарт захватил Нидерланды, создав на их месте марионеточную Батавскую республику, а затем — полностью зависимое от Франции королевство Голландия. Если вспомним, именно в это время предки Андре Ситроена обзавелись фамилией.

Захват англичанами Капской провинции сопротивления не вызвал. Однако, дальнейшие меры: введение английского языка в качестве государственного, а англиканской религии в качестве главенствующей, прибытие поселенцев из Англии, сбор налогов в пользу британской казны, бурам не понравились. Терпение благочестивых поселян истощилось в 1834 году. Великобритания объявила об отмене рабства на юге Африки. Государство выкупало рабов на свободу у их прежних хозяев. Правда, по цене почти вдвое меньше реальной.

Освобождение черных рабов разорило многих фермеров-буров. К тому же, вокруг Кейптауна уже не хватало пастбищ. Буры бросили свои фермы и устремились подальше от англичан, вглубь Африки. Исход буров от Кейптауна на новые земли историки называют «Великим Треком».

Сами буры сравнивали это событие — ни много, ни мало — с исходом евреев из Египта. Что вполне естественно для протестантов-фундаменталистов. В свете такого взгляда король Великобритании выглядел фараоном, зулусы, с которыми приходилось воевать во время похода — потомками злодея-Амалека, а река Вааль — священным Иорданом.

Осев на берегах Вааля, буры создали сразу два государства —

республику Трансвааль и Оранжевую республику. Разница между этими государствами была в политических воззрениях их правителей. Трансвааль считал себя свободным и абсолютно независимым, в Оранжевой же республике надеялись на воссоединение с далекой исторической родиной, Нидерландами, которой правила тогда Оранская династия. Получилась интересная, до боли знакомая нам картинка: три государства для двух народов.

Сказать по правде, народов было больше. Но черное население Южной Африки, как англичане, так и буры даже людьми считали со значительной натяжкой. И не делали особенного различия между жившими здесь с незапамятных времен довольно мирными низкорослыми бушменами и высокими воинственными зулусами, пришедшими в эти земли с севера уже при голландцах. К слову сказать, завоеватели-зулусы и туземцы-бушмены мутузили друг друга не слабее, чем белые колонизаторы.

Буры, как правило, жили на отдаленных друг от друга фермах большими патриархальными семьями. Конец этой пасторальной идиллии положило событие, которое произошло на одной из таких ферм.

В 1866 году молодой фермер Шалк ван Никерк (Schalk van Niekerk) приехал в гости к соседу, Даниэлю Якобсу (Daniel Jacobs). 15-летний сын хозяина играл с каким-то блестящим белым камешком, напоминавшем речную гальку. Необычайный блеск камешка заинтересовал Шалка. Он попросил продать ему эту «гальку». Но добрые хозяева отдали Шалку камешек задаром. В 1867 году на ферму Никерка пришел охотник и бродячий торговец Дж. О'Рейлли (J.O'Reilly), и Никерк попросил его снести камешек в ближайший город. Пусть там проверят, не алмаз ли это. Говорят, на этом диком плоскогорье могут быть и алмазы. Чем черт не шутит?

Черт пошутил. Камешек, действительно, оказался алмазом весом в 21.25 карата.

В марте 1869 года пастух-бушмен нашел на берегу реки Оранжевой еще больший алмаз весом 83.5 карат. Эта находка положила начало «алмазной лихорадке» на юге Африки.

На берегах Оранжевой реки начались лихорадочные поиски голубой глины. Эта алмазоносная порода вулканического происхождения впоследствии была названа кимберлитом. Нашли ее на территории фермы двух братьев-буров по фамилии **де Бир (Diederik Arnoldus De Beer and Johannes Nicholas de Beer)**. Братья не стали заниматься добычей алмазов. Здравомыслящие люди, они поняли, что искателей счастья, хлынувших на эту

землю, собственными силами им не сдержать. Государство предлагало за участок 6.3 тысячи фунтов. Немалая цена, если учесть, что десять лет назад братья купили этот участок за 50 фунтов. Де Биры продали свою ферму и покинули навсегда Южную Африку. Оставив, правда, свое имя возникшей через несколько лет крупнейшей алмазодобывающей компании.

Компанию эту создал уже упомянутый Сесиль Родс. Когда он попал в Южную Африку, ему было 17 лет. Родители прислали его из Англии, чтобы он пожил у брата и излечил в в жарком климате свой туберкулез. Несколько месяцев Сесиль занимался сельским хозяйством на хлопковой плантации, которой владел его брат. Но затем «алмазная лихорадка» сорвала Родсов с места. Они переехали в район бывшей фермы братьев де Бир и купили здесь несколько участков, на которых стали добывать алмазы. Выручка от продажи первых добытых камней была потрачена с пользой. Братья закупили в Англии насосы для откачки воды из карьеров и машины для изготовления льда (мечта всех, кто работал в этом жарком климате). Техническую помощь соседям-старателям оказывали не бесплатно, а за долю добычи или в залог участка. Сесиль Родс занимался не только бизнесом, но и политикой. Политические игры, в свою очередь, помогли ему стать единственным крупным игроком на алмазном рынке и получить в лондонском банке Ротшильдов заем в миллион фунтов стерлингов. Не брезговал Родс и действиями неконвенциональными: поджогами и запугиваниями. Таким образом, в 1888 году он создал компанию «De Beers Consolidated Mines Limited», объединившую все алмазные рудники Южной Африки. В 1891 году эта компания контролировала 90 % алмазного рынка.

Компания «Де Бирс» будучи монополистом на рынке алмазов, делала все, чтобы цены на драгоценные камни не снижались. Причин для этого было, по крайней мере, две. Первая — шкурная: не допустить снижения доходов компании.

Вторая причина была более фундаментальной: беспокойство за судьбу человечества. И тут нет никакого ерничества. Уже был известен печальный пример того, как изменение цен на драгоценные металлы привело к европейской катастрофе.

В 16-м веке Испания наводнила Европу дешевым американским золотом, в результате чего драматически упали цены на серебро. Европейская экономика, базировавшаяся на серебряном денежном обращении, «обвалилась». Результатом стало всеобщее обнищание. Это привело, в конце концов, к Тридцатилетней войне (1618–1648), которая уничтожила народу не меньше, чем чума.

Удешевление алмазов было равносильно попытке ограбить всех европейских монархов и владык сразу. Какой «битвой народов» это бы отозвалось, представить можно, но страшно.

Стабильно высокая цена на рынке драгоценных камней поддерживалась придуманной системой реализации продукции. Не ограненные алмазы продавались только в Лондоне, всего десять раз в год и только избранным контрагентам. Каждый из покупателей получал партию камней по определенной цене (приблизительно 2.5 млн долларов). Торг был не уместен. Перепродажа запрещалась. Тех, кто от покупки отказывался, на следующую встречу могли и не пригласить.

Благодаря такой политике продаж мировые цены на бриллианты оставались высокими и практически неизменными. Между тем, количество алмазов на рынке увеличилось. Следовательно?.. Следовательно, открылся дополнительный спрос на этот дорогой товар.

Бриллианты всегда были символом высшего общественного статуса. К середине девятнадцатого века в Европе и в Америке появилось уже достаточное количество богатых людей, которые могуществом своим не уступали королям и герцогам. Они без труда могли потешить свое самолюбие, покупая украшения, которые не всякий монарх мог себе позволить.

Люди эти были к тому же очень практичными. Сверкающие камни оказались еще и прекрасным средством для вложения денег. Средством компактным, практически вечным и к тому же все время повышающимся в цене. Вкладывать в драгоценные камни оказалось выгоднее, чем в недвижимость, выгоднее, чем в произведения искусства!

Те же самые богатые покупатели ввели еще один обычай, который пришелся по сердцу женщинам: жених дарил невесте обручальное кольцо с бриллиантом. Или с бриллиантиком, если большой камень был не по карману. Этот рынок сбыта прозорливо наметил еще основатель компании «Де Бирс» Сесиль Родс, который считал, что на продажу надо выпускать столько алмазов, сколько свадеб играется в «цивилизованном» мире.

Благодаря открытию южноафриканских месторождений расширился еще один рынок. Алмазы не ювелирного качества стали широко применяться при производстве горных работ, а также как сверхпрочные резцы в машиностроении, стекольной промышленности и при обработке камней.

Изменение на алмазном рынке изменили и географию этого рынка. Если прежде центром продажи алмазов был Лондон, то теперь он переместился в Париж. В самом большом городе Европы покупателей было больше, и покупатели были богаче.

Элита торговцев драгоценными камнями составляли всего несколько десятков человек, которых связывали между собой очень доверительные отношения. Ведь в ювелирном деле главное — быстрота реализации. Высокая стоимость сырья не позволяла готовой продукции залеживаться у изготовителя. Следовательно, многие сделки на миллионные суммы заключались «под честное слово». Профессиональные связи закреплялись личными, семейными и религиозными узами.

Отец нашего героя, **Леви Ситроен (1842–1884)**, принадлежал именно к элите торговцев драгоценными камнями. Он был совладельцем двух предприятий по обработке и продаже алмазов. Кроме того, ему принадлежала часть компании по торговле бриллиантами и драгоценными камнями в Нью-Йорке. Стоимость заокеанской фирмы была по тем временам огромной — 1 миллион франков.

Поэтому нет ничего удивительного в том, что Леви Ситроен с молодой женой поселился в самом роскошном районе французской столицы. Вскоре после его рождения младшего сына, Ситроены сняли более вместительную квартиру на соседней улице Шатоден (Rue de Chateaudun) в доме номер 5.

Быть настоящим французом

Весь мир ненавидит евреев и
терпит их, только когда они богаты.

М.Твен

К тому времени на европейском небосводе Франция сияла яркой звездой. Звездой свободы, равенства и братства. Во имя этих высоких идей в 1793 году Франция круто разделалась со своим королем и с королевским семейством. Вместе с королем революция упразднила сословия и религиозные ограничения.

Раньше быть французом значило быть подданным короля Франции. И лояльность государю довольно тесно увязывалась с исповеданием господствующей религии. Все иноверцы автоматически оказывались ограниченными в правах. В королевской Франции, например, только переход в католичество превращал евреев и протестантов-гугенотов в настоящих французов. Париж по-прежнему стоил мессы!

Итак, революция провозгласила свободу, равенство и братство. Но со дня штурма Бастилии прошло не так уж много лет, и обнаружилось, что эти идеи, сами по себе вполне хорошие, совсем не годятся для сплочения народа, а особенно, когда требуется воевать за правое (а какое же еще?) дело. Наполеон Бонапарт, который разным наукам был учен, но профессионалом стал в науке военной, раньше других понял, что солдаты гораздо охотнее идут в бой за «своего императора и за великую Францию», нежели просто «за великую Францию». И с этой точки зрения королевская корона оказывалась незаурядным головным убором, который он не замедлил примерить на себя.

Если бы Бонапарт просто пристроился последним к шеренге царствовавших Францией королей, так бы и вошел он в историю своей страны очередным «тираном» или «узурпатором». Но в том-то и дело, что вместо абсолютистского принципа «государство — это я» он провозгласил: «государство — это мы». И над всеми гражданами Франции, включая императора, поставил единый для всех закон, уже упомянутый гражданский кодекс («кодекс Наполеона»). Таким образом, абстрактное понятие «великая Франция» наполнилось очень конкретным содержанием.

Над заполнением же зияющих лакун, образовавшихся в истории после удаления из нее «тиранов», принялись спешно трудиться ученые, политики и писатели.

Худо-бедно, в головах людей, населявших территорию самой

большой страны в Европе, возник миф о том, что они — потомки свободолюбивых и смелых галлов, давших когда-то прикурить даже великой Римской империи. И в последующие века прославленных замечательными военными победами. При некотором насилии над здравым смыслом в это могли поверить и рыжие бретонцы, и чернявые, горбоносые жители Средиземноморского побережья, и диковатые гасконцы, и благоразумные жители Эльзаса, каждый второй из который мечен был немецкой фамилией. Тем более, что все они — кто хуже, кто лучше — изъяснялись на общем языке. За что отдельное спасибо следовало бы сказать кардиналу **Ришелье (1585–1642)**. Это он в 1635 году создал Французскую Академию для того «чтобы сделать французский язык не только элегантным, но и способным трактовать все искусства и науки». Выдающийся политик и трезвый государственный деятель, Ришелье вполне резонно считал, что единый язык наряду с абсолютной властью короля и католической религией будет совсем не лишней скрепой в созидаемом его трудами государстве.

Так оно и получилось, когда короля казнили, а веру в Бога упразднили. Впрочем, Бога довольно скоро вернули на подобающее место, а любовь к монарху заменила любовь к родине, патриотизм. Любить родину стало модно.

В середине 19-го века в Париже снискали популярность водевили, героем которых был простой деревенский паренек из-под Рошфора. У паренька были очень распространенное среди крестьян имя Николя и обычная для тех мест фамилия **Шовен (Nicolas Chauvin)**. Этот паренек, малость туповатый и неотесанный, становится солдатом наполеоновской армии и в боях получает несколько ранений (всегда в грудь, а не в спину). В конце концов, награжденный высшим боевым орденом, герой возвращается в родную деревню. Жизнь не прибавила простаку ума, но участие в великих сражениях теперь придавало его простым и грубым суждениям статус «гласа народа». Ранения не утихомирили петушиного нрава Николя Шовена, и он по-прежнему готов всыпать врагам по первое число, если вдруг снова призовут под славные знамена.

Водевили о патриоте Николя Шовене гремели несколько театральных сезонов. Комедийный персонаж вызвал у парижской публики, в общем-то, положительные эмоции. А для многих стал даже символом «настоящего француза», человека из народа. Народа, которому известна истина в последней инстанции и который никогда не ошибается.

Патриотизм оказался штукой очень зажигательной и весьма взрывоопасной. Из имени Николя Шовена даже образовали новое

слово: «шовинизм». Слово это, кстати, запустили в оборот не французы, а немецкие политики, которых сильно пугали непомерные территориальные аппетиты западного соседа, желавшего видеть Кельн французским городом, а Рейн — пограничной рекой.

Для многочисленных евреев, проживавших во Франции, стать «настоящими французами» было не так просто, как для славного Николя Шовена. Хотя бы потому, что они хорошо помнили: их родословие восходит совсем не дикарям-галлам. Еврейская история была не в пример длиннее истории французской. Да и еврейская география мало считалась с французскими границами. Так могли ли евреи сделаться «французами, исповедующими веру Моисея», какими их давным-давно мечтал видеть Наполеон Бонапарт?

А почему бы и нет? Теперь, когда критерием «настоящего француза» стало подчинение законам Франции и почитание французского языка и культуры, у евреев не было никаких проблем со вхождением в современное им французское общество.

Во всех странах, где им доводилось жить, евреи были пришельцами не всегда желанными, но всегда законопослушными. Потому что еще в талмудические времена для евреев диаспоры, было установлено правило: «*дина демалхута дина*». То есть: «*закон страны пребывания — наш закон*». Если только эта страна не запрещала исповедовать еврейскую религию.

Что же касается французского языка и культуры, то для многих из евреев, уже не одно поколение живших во Франции, язык страны был родным. Более того, многие евреи пользовались галльским наречием куда как ловче, чем пресловутый Николя Шовен.

Слово «толерантность» в Европе в те времена было еще в новинку. Франция сделала законом жизни неслыханную по тем временам терпимость. Исповедуемая религия стала делом совести каждого гражданина. А примат закона означал, что каждый отвечает за свои поступки и проступки сам, вне зависимости от происхождения и вероисповедания.

Теперь, чтобы добиться жизненного успеха, не надо было уходить из иудаизма, а значит, раз и навсегда рвать родственные и дружеские связи. Более того, в некоторых специальностях еврейство давало определенные преимущества. Оно было как бы частью профессии врача, финансиста, ювелира.

Леви Ситроен никаких комплексов по поводу своего еврейства не испытывал хотя бы потому, что родился в традиционно терпимой Голландии. В Париже, правда, ему

пришлось изменить свое имя, но не для того, чтобы скрыть еврейские корни. Французы все равно произносили бы «Леви» как «Луи».

Луи-Бернар Ситроен без труда вписался в удобную и комфортную жизнь богатого парижанина. Со стороны французов — соседей и партнеров по бизнесу, он почти не ощущал предвзятого или недоброжелательного отношения, связанного с происхождением. И желал воспитать детей как настоящих французов: деятельных, жизнерадостных, просвещенных.

Ситроен-старший не дожил до осуществления своих желаний. 14 сентября 1884 года он свел счеты с жизнью, выбросившись из окна своего дома на улице Шатоден. Дети и жена в это время отдыхали в Нормандии, на богатом курорте Трувиль. Они не были свидетелями самоубийства. Для шестилетнего Андре придумали легенду: *papà* уехал в длительное путешествие. Только через год мальчик узнал правду.

Причиной самоубийства были неудачи постигшие Луи-Бернара Ситроена при покупке алмазоносных участков в Южной Африке. Покупка эта сулила грандиозные выгоды. Если сравнивать бизнес с военными действиями, то ювелир, обладающий своими алмазными копями — непотопляемый дредноут, вооруженный орудиями самого большого калибра.

Но сверхвыгодная сделка является одновременно и очень рискованной. Это финансовый закон, почти такой же незыблемый, как законы природы. Риск был обусловлен тем, что немалые капиталы Леви Ситроена вступали в противоборство с капиталами несоизмеримо б*о*льшими. В это же время консолидацией южно-африканских алмазных месторождений занимался уже упомянутый Сесиль Родс, человек абсолютно несентиментальный и стремящийся к своей цели, как взбешенный носорог. Или, если угодно, как символ прогресса той эпохи — паровоз. За спиной С.Родса стоял лондонский банк Ротшильдов, выдавший ему невиданный кредит в 1 миллион фунтов стерлингов. Вот где был настоящий дредноут! Наперерез этому гиганту, испытывая судьбу, двинулся крейсер (скажем так) под командой Леви Ситроена. Шансы на победу, конечно, были, но…

Проигранное сражение не всегда означает проигранную войну. Однако, экспансивный, склонный к резким переходам настроения: от эйфории к полнейшей депрессии, Луи-Бернар Ситроен рассудил иначе. Решив, что он на пороге неизбежного банкротства, Ситроен-старший поддался панике и выбрал единственный, как ему показалось, выход: через окно на каменную мостовую внутреннего дворика.

После смерти мужа Маша Ситроен вступила в гильдию

торговцев алмазами и возглавила семейное предприятие. Именно тогда, при передаче ей наследства, выяснилось, что ее несчастный муж слишком переоценил ущерб, нанесенный семейному благосостоянию неудачей с покупкой южноафриканских алмазных копей. Крейсер оставался на плаву, капитан зря покинул корабль.

Прежде чем покончить с этой грустной историей, омрачившей детство героя нашей книги, заметим: Леви Ситроен не бросился, очертя голову, в схватку с могучим Сесилем Родсом. Шансы на победу у него были, и шансы эти он не без оснований оценил как достаточно высокие. Известный факт: даже финансовое могущество Ротшильдов и огромный административный ресурс, находившийся в руках С.Родса, не позволили ему сокрушить последнего своего конкурента, бывшего циркача из Лондона **Барни Барнато (Barney Barnato) (1851–1897)**. Настоящее, не цирковое, имя Барнато было **Барнет Айзекс (Barnet Isaacs)**. С.Родс и Б.Барнато решили: худой мир лучше доброй ссоры. Они заключили соглашение о сотрудничестве, и компания «де Бирс» образовалась путем слияния принадлежавших им обоим участков.

И уже значительно позже, в 1980-е годы, компания «де Бирс» не смогла помешать израильскому бизнесмену **Льву Леваеву** приобрести алмазные копи в Анголе. Тем самым была разрушена существовавшая монополия на алмазном рынке. Дерзость может помочь не только на поле боя, но и в бизнесе. В том, что это верно свидетельствует вся дальнейшая жизнь А.Ситроена.

«Железная мадам»

По проводам
электрической пряди —
я знаю —
эпоха
после пара —
здесь
люди
уже
орали по радио,
здесь
люди
уже
взлетали по аэро.

В.Маяковский

После смерти отца семья переехала на другую, меньшую, квартиру, которая находилась в доме 62 на улице Лафайет (Rue la Fayette) в том же 9-м округе Парижа.

1 октября 1885 года семилетний Андре Ситроен стал учеником лицея Кондорсе (Lycée Condorcet). Именно в списках учащихся лицея фамилия Ситроена впервые была написана так, как она пишется до сих пор: Citroën.

В 1887 году в Париже начали строить если не самый красивый, то уж точно, самый высокий памятник той эпохи, которую потом назвали «прекрасной» («La belle Epoque»), Эйфелеву башню. Андре Ситроен уже два года учился в лицее, и как все его сверстники с интересом следил за ростом гигантского сооружения.

За год строители подняли башню до уровня первой смотровой площадки (58 м). Несмотря на то, что вся башня должна была весить почти 7 тыс. тонн, она выглядела чрезвычайно легкой. Массивные стальные конструкции казались снизу узорчатыми кружевами. Благодаря этому гигантские стальные арки создавали у зрителей впечатление могущества и стабильности, и вместе с тем звали в полет.

Опоры башни, заглубленные в землю на 14 метров, оказывали на грунт давление не большее, чем оказывает нога человека. Между тем, они гарантировали устойчивость сооружения даже при самых сильных ветрах.

Через год, когда открылась Всемирная выставка, Андре в сопровождении своих старших братьев поднялся за облака. И, конечно, побывал на выставке. Выставка посвящалась столетию революции 1789 года. Главной ее целью было прославление могущества французской промышленности, богатства французских колоний и доказательство того, что счастливый союз между промышленностью и искусствами гарантирует стране сотни лет процветания и величия. Процветание и величие гарантировалось прочему миру тоже, если он будет следовать в фарватере политики могучей Франции. Броненосца с флагштоком высотой в тысячу футов.

Центром выставки был величественный Дворец Промышленности. Здесь в Галерее Машин посетители увидели первые механические повозки **Карла Бенца (Karl Benz) (1844–1929)**. Администрация выставки не отметила это изобретение наградой. Но немецкий изобретатель приехал на выставку не столько за медалью, сколько в поисках деловых партнеров. Самодвижущиеся коляски, которые через несколько лет назовут автомобилями, были недешевы. Следовательно, сбывать их следовало в богатом городе Париже, а не в провинциальном Манхайме, где проживал Бенц. На выставке Карл Бенц встретил французского компаньона, **Эмиля Роже (Emile Roger)**, который согласился наладить производство самодвижущихся экипажей во Франции.

Двигатель внутреннего сгорания, пригодный для установки на такие экипажи уже был создан немецким инженером **Готлибом Даймлером (Gottlieb Daimler) (1834–1900)** вместе с **Вильгельмом Майбахом (Wilheim Maybach) (1846–1929)**. Г.Даймлер подумывал о создании собственного предприятия, и встреча на Парижской выставке с французским предпринимателем **Эмилем Левассором (Emile Levassor)** помогла ему в этом. Через несколько лет на предприятии Левассора начнут выпускать автомобили с бензиновым двигателем Даймлера-Майбаха. Вот и получилось, что хотя автомобиль был изобретен в Германии, Франция с полным правом может считаться его второй родиной. Едва появились «самобеглые коляски», легкомысленные французы проявили к ним куда как больший интерес, чем обстоятельные немцы или рассудительные англичане. Интерес подогревался новым зрелищем — автомобильными гонками. Самые первые в мире гонки состоялись тоже во Франции в 1894 году.

Интерес в такой большой стране, как Франция, — залог будущих успешных продаж. Это любой маркетолог скажет. Не мудрено, что в начале 20-го века Франция лидировала по

количеству продаваемых автомобилей.

Но пока у подножья Эйфелевой башни закладывались только основы автомобильной промышленности. А одному из будущих командиров этой, еще не родившейся, отрасли было только одиннадцать лет, и он беззаботно гулял здесь, глазея на чудеса приближающейся эры торжества Разума.

Эйфелева башня была построена в 1889 году и служила входом на Всемирную выставку (фотография 1889 года)

Известно, что строительство Эйфелевой башни вызвало резкие протесты деятелей культуры. Менее известно, что причиной тому была иллюстрация в одной из парижских газет, где будущая башня была изображена художником весьма приблизительно. Когда башня, наконец, встала в полный рост, многие из прежних «протестантов» изменили свое мнение на противоположное. Так, композитор Шарль Гуно написал «Концерт в облаках», который должны были исполнить на третьей площадке Эйфелевой башни на высоте 276 метров. Для этого на верхотуру пришлось вручную поднимать рояль. Это был замечательный рекламный трюк! Вслед за выбивающимися из сил рабочими, тянущими в заоблачную высь рояль знаменитого

композитора, следовала стая журналистов. Они надеялись не упустить момент, когда уставшие рабочие выронят громоздкий инструмент, и он с грохотом полетит вниз.

Эйфелева башня очень быстро стала символом французской столицы и завоевала всеобщую любовь. Знаменитый поэт Г.Аполлинер назвал ее «пастушкой стада парижских мостов», а парижане прозвали «железной мадам».

Так получилось, что судьба Андре Ситроена еще, по крайней мере, дважды пересекалась с этим незаурядным инженерным сооружением. Сооружением, которое стало произведением искусства и, более того, национальным символом. А через несколько лет таким же произведением искусства и символом Франции станут автомобили «Ситроен».

Пожизненный конкурент

В лицее вместе с Андре Ситроеном учился мальчик, имя которого со временем тоже войдет и в историю Франции, и в историю автомобильной промышленности, **Луи Рено (Louis Renault) (1877–1944)**. Б*о*льшую часть жизни Л.Рено и А.Ситроен будут конкурентами. Как мы увидим дальше, поведение Л.Рено, стало одной из причин, способствовавших разорению А.Ситроена. Но именно Луи Рено воздаст конкуренту должное: «Ситроен сделал всех нас лучше, он не давал нам успокоиться»

Перед Второй мировой войной, когда во Франции начала подниматься волна антисемитизма, у многих журналистов было модным противопоставлять «истинного француза» и «рачительного хозяина», сурового Луи Рено космополиту и «расточителю», эксцентричному Андре Ситроену. После Второй мировой войны такие сравнения на страницах газет уже не допускались, но в сознании обывателя они жили еще много лет.

Считать, что Л.Рено, подобно американскому автомобильному королю Г.Форду, «сделал себя сам» не следует, поскольку начинал он совсем не с нуля. Л.Рено родился в богатой буржуазной парижской семье. Начало семейным капиталам, правда, было положено не торговлей бриллиантами, а производством шелка в Лионе. Тоже, впрочем, бизнес не из бедных. Благосостояние семейства было вполне достаточным, чтобы Луи, самый младший ребенок в семье, поступил в привилегированный лицей Кондорсе.

Еще учеником, Луи всерьез увлекся техникой. Совсем неподалеку от лицея находился вокзал Сен-Лазар, и мальчишки часто сбегали туда с занятий, чтобы посмотреть на прибытие и отправление паровозов. Зрелище было захватывающее! Черный дым из трубы смешивался с облаками пара, застилая все вокруг и превращая обыденные детали в совершенно сказочные. А чумазые машинисты, а огненные топки, а прекрасные пассажирки! Недаром же вокзал Сен-Лазар очаровал в свое время знаменитого импрессиониста Клода Моне и тот нарисовал именно здесь десяток картин на «производственную» тематику!

Очарование могучей техники толкнуло Луи Рено на иные действия. Мальчик пробрался в один из локомотивов, спрятался в тендере и «зайцем» доехал почти до Руана. Его обнаружили на подъезде к конечной станции, сняли с поезда, возвратили в школу, наказали. Но сверстники завидовали такому подвигу.

Луи с детства не любил учебу, зато руки у него были умелые. В 1898 году, возвратившись с армейской службы, он собирает

свой первый автомобиль и побеждает на парижских автогонках: кто быстрее заедет по крутым и узким улочкам на вершину Монмартрского холма?

В том же году была создана автомобильная фирма «Братья Рено». Братьев было трое и работу они разделили между собой в соответствии со склонностями. Конструированием занимался Луи, продажами — Фернан, а делом Марселя были автомобильные гонки. На автомобильных гонках в те времена, как и сейчас, опробывались новые инженерные идеи. Автомобильные гонки в те времена, как и сейчас, были самой лучшей рекламой. Например, после победы в ралли Париж — Тулуза компания братьев Рено получила сразу 350 заказов.

Однако, за все приходится платить. В 1903 году Марсель Рено погиб в аварии на автогонках Париж — Мадрид.

В 1905 году в Париже появились первые такси «Рено» черного цвета. Шутники-шоферы стали рисовать на них полосочки с желто-черными шашечками. Такие ленточки украшали в том сезоне шляпки парижских проституток. Женщины на съем — автомобили за повременную плату. Смешно, месье!

В 1906 году по дорогам покатили первые автобусы «Рено». Вскоре фирма стала в этом секторе фактическим монополистом. В том же году из-за тяжелой болезни отошел от дел еще один брат, Фернан. Луи Рено стал единственным владельцем компании, где к тому времени работало уже 110 человек.

Фирма становилась одной из крупнейших на французском рынке. И не только на французском. Дореволюционная Россия была главным зарубежным потребителем и французского шампанского (в первую очередь, «Вдова Клико»), и французских автомобилей (в первую очередь, «Рено»). Революция не изменила вкусов. Поменялись только хозяева машин. Теперь несколько могучих «Рено» из бывшего царского гаража дежурили у Смольного. Кстати, сам царь этими автомобилями не пользовался, предпочитая более роскошную модель «Делонэ-Бельвилль». Для Николая II изготовили автомобиль специальной серии SMT, что означало «Sa Majeste le Tzar» (Его Величество Царь). Водителем царского автомобиля был французский гражданин Адольф Кегресс. В 1920-е годы он станет одним из самых деятельных сотрудников Андре Ситроена. Мы еще встретимся с ним на страницах этой книги.

Сотрудничество фирмы «Рено» с Россией продолжалось довольно успешно и после революции. Иногда сотрудничество это принимало весьма своеобразные формы. Так, первый советский танк был построен на Сормовском заводе. Его скопировали с захваченного красноармейцами французского легкого танка

«Рено FT-17». Танку дали длинное, как имя испанского гранда, название: «Борец за свободу товарищ Ленин».

«Дружба» французской фирмы с советской Россией продолжалась и после Гражданской войны. Герою «Золотого теленка», водителю Козлевичу, не удалось заняться частным извозом в столице из-за появления на улицах Москвы такси «Рено»:

> «В тот день, когда Адам Казимирович собрался впервые вывезти свое детище в свет, на автомобильную биржу, произошло печальное для всех частных шоферов событие. В Москву прибыли сто двадцать маленьких черных, похожих на браунинги таксомоторов „рено“. Козлевич даже и не пытался с ними конкурировать».

Эти парижские черные такси-«браунинги» совершили подвиг в начале Первой мировой войны. В августе 1914 года немецкие войска, оккупировав Бельгию, вошли во Францию и с северо-востока наступали на Париж. В сентябре немцы были километрах в 30 от французской столицы. Тогда за одну ночь около тысячи парижских такси перевезли 6 500 солдат и офицеров в район реки Марны, где с 6 по 12 сентября произошла знаменитая битва, изменившая ход войны. Немецкие войска были остановлены и отброшены. В знак признательности абсолютно мирную машину выставили в зале музея Французской армии рядом с прославленными пушками и танками.

Не только такси Рено сражались в Первую мировую войну. Его заводы производили военные грузовики и вполне приличные для того времени легкие танки, уже упомянутые FT-17. За годы Первой мировой войны количество рабочих на заводах «Рено» возросло до 4 000. По окончании войны Луи Рено вполне по заслугам стал кавалером Ордена почетного легиона. Его предприятие пользовалось благосклонностью правительства. Почти официально заводы Рено были объявлены национальной гордостью Франции. Привилегированное положение означало также заказы и льготное финансирование. Это был, вероятно, самый славный период в жизни Луи Рено.

На заводах Рено не шибко церемонились с пролетариями, и несколько раз в течение кризисных 1930-х годов эти предприятия становились ареной классовых битв совсем не в переносном смысле этого слова. Благодаря особому статусу заводов по первой просьбе «крепкого хозяйственника» Луи Рено правительство присылало войска для разгона забастовок и арестов зачинщиков. С обеих сторон при этом стрельба велась не в воздух, а прицельно.

Рено был не только «крепким хозяйственником», но и автомобильным гением. Опять же, подстегивал вечный конкурент, А.Ситроен. Не давал почивать на лаврах. Оказалось, что автомобиль для «простых» французов может принести прибыль не меньшую, чем выпуск роскошных авто для «сливок общества». Инженеры с заводов Рено в 1938 году начали разработку эскизного проекта дешевого автомобиля «для всех»: Renault 4CV. А в 1939 году на автосалоне в Берлине Л.Рено увидел «народный автомобиль», уже готовый к производству. Это был «Фольксваген», созданный гениальным Ф.Порше.

На этой же выставке французский автопромышленник был представлен Гитлеру. Оба остались довольны знакомством. Фотографы навеки запечатлели рукопожатие.

Потом эта фотография стала одним из свидетельств обвинения Рено в предательстве родины и сотрудничестве с немцами. Точно также как фотография, где фюрер ласково поглаживает модель «Фольксвагена» и нежно глядит на Фердинанда Порше, стоила последнему двух лет тюремного заключения во Франции. Впрочем, к чему лукавить? Не столько эта фотография навредила Порше, сколько его реальная работа на немецкую армию.

Точно также и Луи Рено трудно было отпираться от обвинений в коллаборационизме. После оккупации Франции в 1940 году возможностей у него было немного. Либо пойти на сотрудничество с немцами, и сохранить предприятие, утешая себя мыслью, что оно еще послужит славе Франции. Либо сбежать, оставив дело всей жизни на поток и разграбление. Хотя, думается, что вторую возможность Рено вряд ли серьезно рассматривал. Конечно, немцы победили, что было неприятно. Но в общем, виделись они «крепкому хозяйственнику» вполне приличными, образованными и культурными людьми, с которыми можно было иметь дело. На протяжении всей войны заводы, руководимые Л.Рено, исправно ремонтировали танки и вооружение для немецкой армии. Так что когда в сентябре 1944 года шестидесятисемилетнего Л.Рено арестовали под радостные крики прогрессивной прессы, оправдываться ему было нечем. Впрочем, и сил на это уже не было. Луи Рено скончался 24 октября 1944 года, обесславленный и оплеванный. Его заводы в пригороде Парижа, которые он надеялся сохранить, были разбомблены авиацией союзников. Да, в общем-то, и не его это были теперь заводы. В январе 1945 года президент Де Голль приказал национализировать компанию. Имя Рено с нее не убрали, но самого Луи Рено считали за лучшее не упоминать. Не слишком афишировали и тот факт, что вышедший на дороги

Франции в 1947 году «Рено 4CV» фактически был подготовлен к производству в годы войны под руководством коллаборациониста Рено и, скорее всего, с ведома немецких оккупационных властей.

«Политехник»

Но вернемся от ужасов еще не случившейся войны в прекрасную эпоху конца девятнадцатого века. Для нашего героя прекрасной она была еще и тем, что совпала с годами его детства и юности.

Взрослые любят тиранить детей вопросами «Кем ты будешь, когда вырастешь?» Ответы вроде «буду пожарным» или «буду продавцом мороженого» вызывают улыбку умиления. Детство заканчивается тогда, когда на этот вопрос дается вполне серьезный ответ.

Один из дядей спросил шестнадцатилетнего Андре, кем он хочет быть. Тот ответил, что пока не знает, кем бы он желал быть конкретно. Но в любом случае он видит себя предпринимателем. «А где ты возьмешь первоначальный капитал?» Племянник ответил по-юношески самоуверенно: «Была бы хорошая идея — деньги найдутся».

Андре выказывал больше желания заняться деятельностью производственной, а не торговлей. Значит, надо учиться на инженера?

По тогдашним французским законам в университетах могли учиться только граждане Франции. Восемнадцатилетний Андре Ситроен испрашивает французское гражданство и 30 апреля 1896 года получает его. А двумя годами позже, в октябре 1898 года он становится студентом знаменитой парижской Политехнической школы (l'École Polytechnique).

«Alma mater» по-латыни означает «матушка-кормилица». Так называли свой университет студенты Сорбонны. От средневековых школяров пошла студенческая традиция: давать прозвища своим учебным заведениям. Московская «керосинка» и ленинградский «бонч» — продолжение этой вековой традиции.

Политехническая школа в начале двадцатого века

Парижская Политехническая школа имеет самое короткое в мире прозвище, «икс» (L'X). Выпускники Политехнической школы не пишут в своей биографии, какое учебное заведение они закончили, а просто ставят вслед за именем в скобочках букву X и год поступления.

Почему существует такая странная традиция?

Политехническую школу основали в революционном 1794 году. Практически сразу же она де-факто стала инженерной академией французской армии. В 1804 году Наполеон утверждает военный статус школы и награждает ее девизом «За Родину, Науку и Славу» («Pour la Patrie, les Sciences et la Gloire»). Ну, а где есть девиз, там должен быть и герб. На гербе Политехнической школы изображены две скрещенные пушки, похожие на букву X. Отсюда и возникло вышеуказанное, краткое, как сестра таланта, прозвище.

Итак, наш герой стал X1898.

Политехническая школа всегда находилась под эгидой министерства обороны. Потому и дисциплина в ней была без всяких оговорок военная. Сейчас, конечно, нравы стали мягче. С 1972 года в «политехники» даже стали принимать даже женщин. Но во времена А.Ситроена «X» была похожа на военную казарму. И распорядок дня был соответствующий. Личного времени при этом за сутки вряд ли набиралось полчаса.

Правда, по воскресеньям учащихся отпускали в увольнение. С

10 утра до 10 вечера Париж принадлежал им. Этот день Андре Ситроен обычно проводил с матерью.

Студенты-политехники имели свою форму. Сохранилась фотография двадцатилетнего Андре в форменном кителе и в шляпе с трехцветной кокардой. Шляпа была из блестящей черной кожи, с загнутыми, как нос у корабля, краями, потому и называлась она «фрегат». Тонкие нафабренные усики загнуты вверх и, несмотря на пенсне, придают юноше вид геройский. Хотя Андре был невысок ростом (165 см) и в плечах не широк, он был красив лицом. А сильный характер и полное отсутствие агрессивности привлекали к нему внимание мужчин и женщин всех возрастов. Андре Ситроен рано узнал, что может вызывать симпатию и всю жизнь пользовался этим своим умением.

Андре Ситроен, X1898

Дело Дрейфуса

Многие склонны путать понятия: «Отечество» и «Ваше превосходительство».

М.Е.Салтыков-Щедрин

Одним из выпускников Политехнической школы (X1878) был **Альфред Дрейфус (Alfred Dreyfus) (1859–1935)**. С именем капитана Дрейфуса связан самый громкий судебный процесс 19-го века. В ходе «дела Дрейфуса» выявились все достоинства и недостатки французской демократической системы, которая до того считалась безусловно превосходной.

Год рождения Альфреда Дрейфуса — это почти середина промежутка между годами рождения Ситроена-старшего и Ситроена-младшего. Он принадлежал к поколению ассимилированных французских евреев, которые охотно стали гражданами самой могучей и самой культурной страны в мире. По мере сил французские евреи стремились внести свой вклад в процветание родины. Каждый на своей ниве.

Нива, которую выбрал себе Дрейфус была, пожалуй, самой сложной из возможных. Он стал армейским офицером, служил в артиллерии и дослужился до чина капитана. В 1893 году он — не без сопротивления военной верхушки — стал офицером Генерального штаба.

Это был грандиозный прорыв и демонстрация того, на что способен французский патент мирового счастья: идеи Свободы, Равенства и Братства. До той поры в генштабе евреи не водились. Туда с большим трудом просачивались даже «чистокровные» французы «неблагородного» происхождения. И вот рядом с аристократами служит сын фабриканта из «условно французского» Эльзаса. Несмотря на нелюбовь начальства к Дрейфусу, несмотря на его совсем не «командный» голос и на ужасное эльзасское произношение, заменить его не представлялось возможным. Прекрасный специалист, требовательный к себе и к подчиненным! Его ждет блестящая военная карьера! Ох, господа офицеры, мы еще увидим в своем кругу генерала Дрейфуса! До чего дожили!

Из-за корпоративной неприязни, никто из сослуживцев не шел на сближение с капитаном Дрейфусом. С другой стороны и Дрейфус, уверенный в себе и гордый, ни перед кем не заискивал и держался в строгих рамках уставных взаимоотношений.

В 1894 году военная разведка отыскала в мусорной корзине германского военного атташе в Париже написанный от руки перечень секретных бумаг, которые автор записки, один из сотрудников Генштаба, передал немцам за вознаграждение. Шпиона отыскали быстро. Почерк предателя был похож на почерк Дрейфуса. Улика весьма косвенная, но в ней никто не хотел сомневаться. И уж совсем убеждали господ офицеров еще более косвенные доказательства вины капитана Дрейфуса: происхождение из города Мюлуза, который половина жителей называет на немецкий манер Мюльхаузеном, плохой французский язык и хорошее знание языка немецкого. Наконец, для многих судей было вполне достаточным то, что Дрейфус — еврей, то есть «по определению» человек без совести и чести, за деньги готовый на любое предательство. Хотя с деньгами-то как раз выходила осечка. Дрейфус был хорошо обеспечен и вел достаточно скромную жизнь, в пределах жалованья. На это указывал обвинителям брат Альфреда Дрейфуса Матье.

А.Дрейфус в инкриминируемом ему шпионаже не сознался. В декабре 1894 военный суд приговорил его к пожизненному заключению на Чертовом острове во французской Гвиане. Место это славилось нездоровым климатом и многие называли его «сухой гильотиной». Перед отправкой в тюрьму капитана Дрейфуса публично унизительно разжаловали. Во время этой «гражданской казни» он продолжал громко заявлять о своей невиновности.

Суд над Дрейфусом выпустил из бутылки джинна шовинизма, который до тех пор верой и правдой служил национальной идее. Идее, контуженной поражением от немцев во франко-прусской войне. Истошная любовь к родине нередко принимала форму ненависти к Германии. После дела Дрейфуса, она стала антисемитской. Ненависть к евреям, до того момента загонялась в общественное подсознание. Теперь она грязной волной выплеснулась наружу. Милое отечество, совсем недавно благославляемое ассимилированными французскими евреями, вдруг показало свое свиное мурло. Именно крики: «Смерть евреям!» на парижских улицах заставили благополучного венского журналиста Теодора Герцля пересмотреть свои взгляды. До этого он мечтал о том, чтобы любимая Австро-Венгрия провела ассимиляцию евреев по образцу прогрессивной Франции и тамошние евреи стали бы «австрийцами Моисеева завета». Теперь, поняв всю тщету подобных мечтаний — ведь даже в культурнейшей Франции ничего не получилось — он стал проводником идеи еврейского государства, которое одно могло бы служить для евреев мира надежной политической защитой от

притеснений и унижений.

Но это был только первый акт «марлезонского балета» под названием «Дело Дрейфуса».

Французская военная разведка продолжала вести расследование предательства в Генеральном штабе, предполагая, что шпионов было несколько. Вскоре в руках контрразведчиков оказались документы, изобличающие другого офицера, майора Эстергази. В ходе этого расследования выявилась также абсолютная невиновность Дрейфуса. Несмотря на попытки высших военных сановников скрыть эти результаты от широкой общественности, они просочились в печать. Ничего не поделаешь, свобода слова!

С этого момента «дело Дрейфуса» принимает новый оборот.

Общественное мнение страны медленно, но верно начинает разделяться на два лагеря. «Антидрейфусары» по разным причинам верили в виновность Дрейфуса. «Дрейфусары» же отстаивали его невиновность. Это деление отражало не столько анти- и филосемитские настроения во французском обществе. Вопрос ставился более фундаментально.

К тому времени во французском общественном сознании слово «отечество» прочно заняло место слова «король». И так же как абсолютный монарх, обожаемое отечество не могло ошибаться. Пересмотр дела Дрейфуса грозил разбить очень удобный миф о том, что Родина (мне кажется, что не французы ввели моду писать это слово с большой буквы) ошибаться не может. Никогда! Таков был «символ веры» антидрейфусаров.

Дрейфусары же проводили разницу между абстрактным понятием «отечество» (в любви к которому неизменно клялись) и реальным понятием «власть». Для них дело Дрейфуса было примером разложения военной верхушки. Дрейфусаров возмущало недостойное поведение генералов, которые принялись защищать не столько интересы отечества, сколько свои корпоративные интересы.

13 января 1898 года писатель Эмиль Золя опубликовал открытое письмо президенту республики под заголовком «Я обвиняю». Писатель обвинял военных министров, генералов, генеральный штаб и военный суд в том, что они сознательно губили ненавистного им и невиновного Дрейфуса, чтобы выгородить преступника Эстергази. Антидрейфусары выдвинули против писателя обвинение в оскорблении всей армии и военного суда и выиграли дело.

Суд над Э.Золя всколыхнул общественное мнение. «Простые люди», которые, как считалось, душой чуют правду, снова вышли на антисемитские демонстрации. В городе Нанте не повезло

почтмейстеру, фамилия которого оказалась Дрейфус. Возмущенная толпа ворвалась на почту, и бедняге пришлось уволиться с государственной службы. В Алжире вообще прокатились реальные еврейские погромы. На вновь избранного президента Франции Эмиля Лубе, которого заподозрили в сочувствии Дрейфусу, было совершено покушение.

Казалось бы, после осуждения Э.Золя сторонники оправдания А.Дрейфуса потерпели серьезное поражение. Но это было поверхностное впечатление. Во-первых, процесс над писателем вновь возбудил интерес общественности к делу четырехлетней давности, о котором все уже начали потихоньку забывать. Во-вторых, свобода слова не позволила высшему генералитету «замести мусор под ковер». В третьих, антисемитские бунты были все же бунтами. На волне антисемитизма усилились монархические настроения («Король бы такого поругания народа и армии никогда не допустил!»). Многие дальновидные политики, не желая новой революции, начали переходить в лагерь дрейфусаров.

В 1899 году в городе Ренне начался кассационный суд, повторно разбиравший дело Дрейфуса. Он проходил под аккомпанемент бурных антисемитских волнений в городе. На жизнь адвоката Дрейфуса было совершенно покушение, причем покушавшегося так и не нашли. Судебные прения доказали, что обвинители сфабриковали документы, свидетельствовавшие против Дрейфуса. К тому же Эстергази уже бежал в Лондон, где откровенно признался в том, что был германским шпионом. Англия его не выдала, и он благополучно прожил там еще 25 лет, до самой смерти.

Однако, оправдан несчастный капитан не был. Суд по-прежнему признал его виновным, но нашел смягчающие обстоятельства и снизил срок заключения до 10 лет.

Это был уже третий акт дела Дрейфуса. Теперь почти все, кроме самых упертых антисемитов понимали, что произошла ошибка. Обвиняемый, очевидно, был не виновен. Но ложно понятые честь страны, честь армии и элементарный страх перед высшим военным начальством заставили трех судей из пяти признать невиновного человека виновным.

Теперь вопрос стоял так: а должно ли государство признавать ошибку, совершенную от его имени? Франция эту ошибку признала. В 1900 году президент Франции помиловал А.Дрейфуса. А в 1906 году состоялся еще один суд, который, наконец, совершенно его оправдал. Дрейфус был восстановлен на службе в звании майора и награждён орденом Почётного легиона. Однако заключение на Чертовом острове подорвало его здоровье.

Через несколько лет он вышел в отставку.

Когда А.Дрейфус умер в 1935 году, его похоронили с национальными почестями.

Процесс над А.Дрейфусом происходил как раз во время учебы А.Ситроена в Политехнической школе. Видимого влияния на судьбу нашего героя он не оказал. Еврейское происхождение не помешало А.Ситроену поступить в элитное учебное заведение, находившееся к тому же под покровительством министерства обороны. Французская демократия продемонстрировала свою силу и способность играть по правилам ею же самой устанавливаемым. Известно, что тогдашний военный министр, генерал Гастон Галифе, человек очень консервативных взглядов, в свое время жестоко подавивший восстание Парижской коммуны, дистанцировался от антидрейфусаров и сделал все возможное, чтобы армия сохранила нейтралитет в этом деле, чем далее тем более становившимся неприглядным.

Все же это было хорошим предупреждением «юноше, обдумывающему житье». Его еврейство — совсем не такая мелочь, как, скажем, рост или цвет глаз. Антисемиты не перевелись в прекрасной Франции. Человеку с не вполне французской фамилией, Citroën, не следует расслабляться. Хотя принадлежность семьи Андре Ситроена к верхнему слою французской буржуазии была хорошей защитой. Денежный мешок — надежный амортизатор на ухабах жизненного пути. Факт, известный задолго до создания первого автомобиля.

Восхождение Андре Ситроена

К сожалению, только потеряв родителей, мы окончательно чувствуем себя взрослыми. Уже в изрядном возрасте, став вполне самостоятельными и даже будучи отягощены потомством, мы иногда чувствуем себя беззаботными детьми, пока «прикрывают» нас наши «старики».

Андре Ситроен распрощался с беззаботным детством в мае 1899 года, когда в возрасте 46 лет умерла его мать.

Благодаря заботам Маши Ситроен все дети получили хорошее образование и прочно стояли на ногах.

Старшие сыновья, Юг (Huge) и Бернар (Bernard), продолжили семейный бизнес, торговлю драгоценностями. Обе дочки удачно вышли замуж. Фернанда стала женой ювелира Альфреда Линдона, а Жанна вышла замуж за банкира из Варшавы Бронислава Гольдфедера (Bronislaus Goldfeder).

Самому младшему сыну, Андре, еще предстояло окончить курс обучения в Политехнической школе и в июле 1900 года сдать выпускные экзамены. Именно в это время он сделал свой первый шаг к тому, что станет делом его жизни.

Изобретатель

Пасхальные каникулы в апреле 1900 года Андре решает провести в Польше, чтобы навестить семью сестры и многочисленных родственников по материнской линии.

Между Варшавой и Лодзью до сих пор существует городок Гловно. Здесь находился небольшой механический завод, которым владел один из польских родственников Андре Ситроена. На этом заводе, среди прочего, попытались отливать большие шестерни с зубьями в форме буквы V. Этими стальными колесами, более прочными и долговечными, предполагалось заменить многочисленные деревянные, которые работали на здешних мельницах и на ткацких фабриках. Андре Ситроен был уже достаточно «подкован» теоретически, чтобы знать: зубчатые колеса с фигурными зубьями (они называются геликоидальными) работают лучше обычных. Это установил еще в 17-м веке голландский математик и механик **Христиан Гюйгенс (1629–1695)**. Он же предложил первый расчет зубьев нетрадиционной формы, которые находятся друг с другом в постоянном зацеплении. Поскольку в таком зацеплении нет зазоров, вращение геликоидальной шестерни происходит без люфта и ударов. Геликоидальные зубчатые передачи работают с меньшими потерями механической энергии, а, следовательно, тише. Кроме того, они позволяют передавать от одного колеса к другому значительные усилия. Вспомним, что первоначально такими шестернями (пусть даже деревянными) снабжали водяные колеса, главный источник энергии на мельницах.

У обычных геликоидальных передач есть один существенный недостаток, как и положено, являющийся продолжением их достоинств. Не прямые, скошенные, зубья создают значительные усилия, сдвигающие колесо вдоль оси. Чтобы зубчатая передача не «разъехалась», оси колес поддерживают специальными упорными подшипниками.

Этого недостатка лишены двойные геликоидальные передачи. Если на один вал надеть две шестерни с симметрично скошенными зубьями, усилия осевого сдвига двух таких зубчатых колес будут направлены в противоположные стороны, уравновешивая друг друга. Еще лучше, если шестерня будет одна, но форма фигурных зубцов у нее будет симметричной. В самом простом случае, V-образной.

Вся проблема в том, что существовавшие в начале 20-го века способы нарезки зубьев двойных геликоидальных зубчатых колес не обеспечивали требуемой высокой точности. На заводе в Гловно

пытались отлить такие колеса, но безуспешно.

Выпускник самой лучшей — не будем мелочиться — технической академии мира знал о последних достижениях в области обработки металлов резанием. В железном Эльдорадо США, Пенсильвании, уже работали новые токарные и фрезерные станки, оснащенные резцами из хромо-вольфрамового сплава. С помощью таких станков можно было быстро и с высокой точностью, за один проход вырезать фигурные зубцы и изготавливать геликоидальные шестерни любого размера.

Фабрика Ситроена выпускала двойные геликоидальные шестерни, используемые во всех отраслях промышленности

С быстротой и решительностью, которая впоследствии станет характерной чертой А.Ситроена, он приступает к делу. Поскольку завод находился на территории Российской империи, он приобретает российский патент и лицензию на изготовление шестеренок с зубьями в форме шеврона. Деньгами для этого

А.Ситроена ссудил муж сестры, Бронислав Гольдфедер. В Париж Андре возвратился, уже зная, что, получив диплом политехника, он займется организацией производства двойных геликоидальных зубчатых колес, которые, по его мнению, будут востребованы промышленностью. Так в первый раз А.Ситроен проявил таланты, которые в будущем сделают его знаменитым: техническую эрудицию, изобретательность, творческое мышление и большую коммерческую проницательность.

В отличие от большинства тогдашних изобретателей, техников и инженеров, Ситроен не стремился сделать все своими руками. Зато его технический кругозор был гораздо шире, чем у многих коллег и конкурентов. В сочетании с обширными специальными знаниями это позволит Андре Ситроену в будущем творить технические чудеса, прославившие его имя.

Младший лейтенант

В июле 1900 года А.Ситроен сдает выпускные экзамены и покидает стены Политехнической школы.

В его аттестате были весьма посредственные оценки. Попади Андре Ситроен в число отличников, его бы легко приняли на государственную службу. Политехническая школа издавна поставляла кадры чиновников для всех министерств, а в особенности, для военного ведомства. В этом случае можно было бы считать, что жизнь удалась. Будущее было бы светло и прекрасно. Выпускников школы быстро продвигали на ответственные и высокооплачиваемые должности. При удачном раскладе Франция могла бы получить министра Андре Ситроена. И никогда не обрести новатора-предпринимателя.

К счастью, размеренная жизнь чиновника не прельщала энергичного юношу. Потому и результаты выпускных экзаменов Андре не огорчили. Он видел себя капитаном индустрии, способствующим прогрессу любимой Франции.

Но прежде чем стать капитаном, А.Ситроен на год надел погоны младшего лейтенанта и, в соответствии с законом о всеобщей воинской обязанности, отправился служить в 31-й артиллерийский полк.

Артиллерия в те дни была самым передовым в техническом отношении родом войск. А для Франции — родом войск особо важным. Ведь поражение во франко-прусской войне 1870–1871 года во многом было обусловлено и тем, что немецкие стальные пушки, изготовленные на заводах Круппа, «перестреляли» французские, бронзовые.

Во время франко-прусской войны в войсках появилось еще одно оружие, которому суждено было резко изменить характер военных действий, повлиять не только на стратегию и тактику, но и на само восприятие войны. Оружие это называлось «пулемет». Всего один пулеметный расчет — два человека — легко мог свести на нет хитроумные планы генералов и мужество рядовых солдат. Многие военные начинали понимать, что война превращается из рыцарской забавы красивых мужчин в красивых мундирах на красивых лошадках в мясорубку, где не будет места подвигу, а будет только кровь и грязь. *La belle Epoque* еще не закончилась. Но грозовые тучи Первой мировой войны уже появились на горизонте.

Между тем, Франция к новой войне не была готова ни глобально, ни в мелочах. Как в наполеоновские еще времена, пушки и телеги со снарядами, тащили могучие жеребцы-

першероны. От этого артиллерия становилась непозволительно медлительной и неповоротливой. Впрочем, куда было спешить? Пехотинцы хотя и бодро, зато ужасающе неспешно маршировали на боевые позиции. Где становились удобной мишенью для вражеских снайперов. Ведь прицельная дальность ружейного выстрела намного увеличилась. А французская полевая форма оставалась по-прежнему красивой и заметной издалека: ярко-красные широкие брюки, блестящие пуговицы и нашивки. И это при том, что немецкие и британские войска уже переоделись в удобную и хорошо маскирующую одежду мышино-серого цвета или цвета хаки!

Техническое отставание французской армии было видно даже невооруженным взглядом. Младшему лейтенанту Андре Ситроену оставалось только надеяться: высшее военное начальство знает об упущениях не хуже его и сумеет приложить все усилия, для того, чтобы быстро эти упущения устранить. И что отличники, которым посчастливилось попасть в начало списка выпускников Политехнической школы, оказавшись среди чиновников военного министерства, смогут этим усилиям поспособствовать. Сам же А.Ситроен, отслужив в армии положенный по закону год, собирался воплотить в жизнь другую идею. Делать автомобили, подобно своему однокашнику Л.Рено, он даже и не думал. Его целью было наладить во Франции производство зубчатых колес.

Фабрикант

Зубчатое колесо — деталь, абсолютно необходимая в любом механизме. Те колеса, которые собирался производить А.Ситроен, с зубцами, выполненными в виде буквы V или шеврона, были бы идеальны при передаче больших усилий или высоких скоростей вращения. Потери энергии на трение и вибрацию в таких зубчатых передачах почти нулевые. Спрос же на них в начале двадцатого века и в Европе, и в Америке постоянно возрастал.

Дело в том, что в это время начался переход к станкам с электрическими двигателями. До этого на каждой фабрике или заводе стояла одна большая паровая машина, через посредство ременных передач приводившая в движение все станки и механизмы. Теперь необходимость в такой громоздкой и неэкономичной системе отпала. Каждый станок снабжался своим двигателем и коробкой передач, системой зубчатых колес, снижающей высокую скорость вращения электрического мотора до необходимых по технологии пределов. Коробки передач требовались и в автомобилях. Чуть позже главным потребителем геликоидальных зубчатых колес станет автомобилестроение.

Окончив армейскую службу, А.Ситроен присоединился к двум своим однокашникам, братьям Энстенам, которые организовали в южном пригороде Парижа мастерские, производившие детали для паровозов. Контора, откуда управляли делами этих мастерских, находилась в «железнодорожном» районе Парижа, на улице Сен-Дени между Северным вокзалом и вокзалом Сен-Лазар, лет за сорок до этого прославленного творчеством художника Э.Моне. Здесь же находилась небольшая — всего 10 рабочих — механическая мастерская, которую отдали под начальство А.Ситроену. Его идея об организации производства шестеренок с фигурными зубьями была сначала, так сказать, факультативной, но постепенно это производство вышло на первый план. Небольшой мастерской было суждено вырасти в гигант индустрии. До сегодняшнего дня об этом напоминает нам эмблема в виде двойного шеврона, размещенная на радиаторах автомобилей «Ситроен».

На первых порах А.Ситроену приходилось заниматься всем единолично. Он был и директором, и главным инженером, занимался снабжением и реализацией продукции. Доставленные из Америки металлорежущие станки позволяли нарезать на стальных колесах V-образные зубья с высокой точностью. К 1905 году производство расширилось, и уже в качестве фирмы «Ситроен, Энстен и Ко» перебралась в новую промышленную зону

Парижа, на набережную Гренель. Место это находилось на левом берегу Сены всего в двух километрах от Эйфелевой башни. Наличие причала облегчало доставку и отправление грузов речным транспортом вниз по Сене до атлантических портов.

В 1907 году фирма выходит на мировой рынок, открываются филиалы в Брюсселе и в Лондоне. В Москве, в Лефортово, тоже открывается дочернее предприятие «Шестерни-Цитроен». Заводы «Шкода» в Австро-Венгрии покупают у фирмы «Ситроен» лицензию на производство зубчатых колес.

Благодаря Лондонскому филиалу заказы на производство зубчатых колес для самых различных целей начали поступать со всех концов Британской империи. То есть, со всего мира. Например, шестерни предприятия Ситроена использовались в механизме рулевого управления трансатлантического лайнера с печальной судьбой, «Титаника». Следует сказать, что не продукция заводов на набережной Гренель явилась причиной аварии этого корабля. Как известно, он затонул, столкнувшись с айсбергом.

Жуир, масон

В эти годы А.Ситроен ведет свободную и приятную жизнь богатого парижанина-холостяка. Старший брат, Юг в августе 1900 года женился на Сюзанн Арблейшер, миловидной и веселой дочери банкира Поля Арблейшера. Но средний брат, Бернар, все еще одинок. Андре поселяется вместе с ним в съемной квартире на улице д'Омаль (Rue d'Aumale) в доме 21 в ставшем уже родным 9-м округе Парижа.

Бернар был натурой артистической. Вокруг него собралась компания таких же веселых и одаренных дилетантов, не пропускавших ни одного мало-мальски стоящего события в культурной жизни французской столицы.

Бернар попытался стать и законодателем парижской моды. В 1906 году неподалеку от здания Оперы он открыл увеселительное заведение под названием «le Sans Souci» («беззаботность»). Это было вполне респектабельное заведение, дансинг в английском стиле, где подавали чай или кофе. Для буйного Парижа это было необычно, это было сдержанно, это было стильно. К тому же в те годы создавался англо-французский союз против Германии, Антанта. Потому в Париже было в моде все английское. Так же, как с другой стороны Ла-Манша начали прививать англичанам вкус к декадентским интеллектуальным деликатесам Парижа. Короче говоря, «приличной публике» чайная-кофейня-бар, которую открыл Бернар Ситроен, понравилась. Говорят, что частой гостей была в «le Sans Souci» американская артистка и танцовщица Айседора Дункан.

9-й округ Парижа, где жили братья Ситроены, находился в культурном центре французской столицы, которая в те годы была — ни более, ни менее — культурным центром мира. Выйдя из дома, братья Ситроены всего за пять минут могли попасть на любое зрелище, возвышенное и не очень. В «Комеди Франсез» можно было увидеть знаменитую актрису Сару Бернар, находившуюся на пике своей артистической карьеры. В Парижской Опере пел знаменитый Карузо. В театре Шатле выступал «Русский балет» С.Дягилева, солистом которого был удивительный танцор В.Нижинский. В знаменитый «Мулен Руж» тоже добраться можно было легко. Хотя в те времена главным достоинством этого кабака у подножия Монмартра были только деревенские цены на вино и на девушек. Ясно, что людям, к кругу которых принадлежал А.Ситроен, ходить в такие заведения было и неприлично, и скучно, и для здоровья опасно.

В 1904 году Андре Ситроен вступил в масонскую ложу

«Великий Восток Франции». Для чего он это сделал, сказать трудно. Во Франции, в отличие от Великобритании, в масонских ложах нельзя было повстречать сколько-нибудь значительных бизнесменов или политиков. Здесь смотрели на масонство, не более чем на забавную игру взрослых мужчин, которые в детстве недоиграли в какие-нибудь свои «казаки-разбойники». К тому же в сугубо католической Франции оказаться одновременно и евреем, и масоном — это уже был явный перебор, как сказали бы поклонники азартных игр.

Игрок

Играл! Играл наш великий учитель…

В.Маяковский

Кстати, об азартных играх.

Американский журнал деловых людей не зря называется «Fortune» («Фортуна»). Кому как не бизнесменам знать: главное в любом деловом предприятии — это удача. На факультетах управления бизнесом самых престижных университетов могут выучить всему. Кроме одного, зато самого главного, навыка: как завоевать благосклонность судьбы, как «влюбить» в себя деньги. Вероятно, этот навык врожденный, такой же, как хороший музыкальный слух или прочие творческие таланты.

И, подобно талантам художественным, в каждом человеке талант бизнесмена проявляется по-своему. Иной, зная, что судьба ему благоволит, по-моцартовски беспечно растрачивают это благоволение направо и налево. Испытывает Фортуну и там, и тут, получая удовольствие от самого процесса игры с удачей. Поговорка не права, таким и в карты везет, и в любви. Ведь Фортуна — тоже женщина. С искренним и веселым любовником ей, конечно, интереснее.

Похоже, что самым любимым местом, где А.Ситроен «бодался» с Фортуной, было казино на французском курорте Довиль. Это в Нормандии, часах в трех езды на север от Парижа. В довильском казино А.Ситроена встречали, как короля, но и вел он себя там по-королевски. Несколько раз, выиграв, дарил крупье автомобиль. Несколько раз оставлял автомобиль гостиничным служащим вместо чаевых.

3 сентября 1924 года за шесть часов, проведенных в казино Довиля, А.Ситроен выиграл в карты 50 тыс. фунтов. На прощание он поставил весь свой выигрыш на кон в рулетке, и снова выиграл! От игорного стола он ушел с выигрышем в 162 тыс. фунтов. Но раз на раз не приходится. В другой раз в том же казино А.Ситроен проиграл сумму не менее внушительную: полмиллиона долларов.

Его неожиданная щедрость порождала легенды. Вроде этой. Однажды Ситроен инкогнито обедал в бистро. Кто-то за соседним столиком расхваливал соседу достоинства автомобиля «Ситроен». Ни слова не говоря, А.Ситроен поднялся, подошел к соседнему столику и пожал говорящему руку и вложил в нее подписанное

распоряжение отделу сбыта своего завода: выдать счастливчику любой новенький автомобиль. Любой, который он сам пожелает.

Или другая легенда. Однажды, когда А.Ситроен играл в казино Довиля в бакарра, его игорный стол окружила огромная толпа зевак. А.Ситроен через плечо, не глядя, передал банкноту в 10 тыс. франков стоящей за его спиной женщине, попросив ее сделать милость, уйти и не дышать ему в шею.

В 1920-е годы, когда А.Ситроен стал уже общепризнанным «автомобильным королем» Франции, одной из любимых тем журналистов скандальной хроники были сообщения о том, когда и в каком казино его видели, и сколько он в этом казино выиграл или проиграл. Ситроен всегда делал крупные ставки, и сообщения о выигранных или проигранных им суммах одинаково будоражили публику.

В ответ на замечания о том, что такая страсть плохо отражается на его репутации, А.Ситроен отвечал: «Не будь я игроком, я бы никогда не был тем, кем я являюсь сейчас». И вопреки вполне благоразумным предостережениям друзей и близких, А.Ситроен даже проигрыши заставлял работать на себя. Если человек легко проигрывает значительную сумму, значит, его финансовое положение не должно вызывать никаких опасений. Неплохая выходила реклама!

По мере того, как росло его благосостояние, стремление испытать судьбу у А.Ситроена становилось такой же жизненной потребностью, как стремление к интенсивной работе. Он стал завзятым игроком и на всех европейских ипподромах и в казино чувствовал себя, словно рыба в воде. Веселая компания, чувство риска — что может быть прекраснее?

Трудно сказать, привела ли страсть А.Ситроена к игре к банкротству его предприятия. Одному из своих рассудительных друзей-сотрудников он однажды сказал: «Поверь мне, я никогда не смешиваю дело и удовольствие. Хотя для меня азарт и является самой прекрасной вещью в мире, жизнь все же совсем не игра». В самом деле, деньги, потраченные А.Ситроеном в казино, выглядят мелочью по сравнению с суммами, которые вращались в его бизнесе. В самые успешные годы автомобильные заводы А.Ситроена приносили доход около 1 миллиарда франков. Его проигрыши были на много порядков меньше и никогда не ставили «автомобильного короля» на грань банкротства.

В то время, как Г.Форд назначил себе оклад в 30 миллионов долларов в год, А.Ситроен жил достаточно скромно (по меркам автомобильных магнатов, конечно). Он не покупал замки на Луаре, у него не было яхты на Лазурном берегу, он не содержал беговых лошадей. Вилла в Довиле и дом в Париже не были

украшены бесценными произведениями искусства. Кроме своих заводов более никакой недвижимостью А.Ситроен не владел.

Примечательно и то, что человек, посадивший Францию за руль, сам никогда не был страстным автолюбителем. Роскошным автомобилем «Испано-Суиза» он пользовался для церемониальных выездов. При этом машину вел личный шофер. В прочее время автомобиль поступал в распоряжение мадам Ситроен. Жоржина Ситроен была одной из первых женщин во Франции, получившей водительские права. Во многом из-за ее вмешательства фирма «Ситроен» начала выпускать автомобили, предназначенные для «женского рынка».

Командир производства

Впервые с автомобилестроением А.Ситроен столкнулся в 1905 году. Один из братьев Энстенов, Жак, работал управляющим на парижском автомобильном заводе «Сизер-Нодэн» (Sizaire Naudin). Он разместил в компании А.Ситроена заказ на 500 одноцилиндровых двигателей.

Но по-настоящему в автомобильный бизнес наш герой вошел в 1908 году.

Одна из старейших французских автомобильных фирм «Морс» (Mors) пригласила Андре Ситроена в качестве, как мы бы сейчас сказали, кризисного менеджера.

Компания «Морс» существовала с 1895 года. Она выпускала роскошные автомобили. Основатель компании Эмиль Морс (Émile Mors) не без основания считал, что победа в гонках — лучшая реклама для автомобиля. Машины «Морс», начиная с 1897 года, участвовали в гонках и неуклонно побеждали. В начале двадцатого века сложилась забавная ситуация: автомобильные гонки, как правило, сводились к соревнованию между автомобилями двух марок: «Морс» и «Панар».

Но к 1908 году от былого успеха не осталось и следа. Компания оказалась близка к финансовому краху. Продажи снизились, а главный конструктор Анри Брасье фирму покинул. Андре Ситроену предстояло вновь сделать «Морс» прибыльным. Для этого требовались сущие пустяки: провести полную реорганизацию предприятия, улучшить выпускаемую продукцию, модернизировать станочный парк и мобилизовать дополнительный капитал.

Это ему удалось. Как часто это еще будет в жизни Андре, на помощь пришли семейные связи.

В городе Антверпене находился завод, выпускавший автомобили «Минерва». Эти машины пользовались большой популярностью, в том числе у коронованных особ. Их купили короли Бельгии, Швеции и Норвегии, а в Лондоне их продавал Роллс, который впоследствии вместе с Ройсом создал другой «королевский» автомобиль. Машины стоили дорого, но они того стоили. На «Минерву» ставили мощные, надежные и нешумные двигатели Ч.Найта, которые выпускали в Бельгии по американской лицензии. Директором завода был племянник Андре, Давид Ситроен. Встретившись с родственником в Лондоне, Андре заключил сделку, согласно которой «Минерва» станет поставлять двигатели Найта также и для «Морса».

Новые двигатели — новые модели. На заводе была запущена

новая серия SSS, включающая четыре различных по размеру и по цене автомобиля. Производители не скрывали: на их относительно дешевых автомобилях стоят двигатели «королевской» «Минервы». Новые, действительно качественные, автомобили заинтересовали покупателей.

Это спасло компанию. Уровень продаж стал расти, и уже к 1912 году «Морс» вышла из кризиса.

А.Ситроен управлял фирмой «Морс» с 1907 по 1914 год. Эти семь лет стали для него прекрасной школой управления крупным промышленным предприятием. На его фабрике по производству шестерен работало несколько десятков рабочих, на автомобильном заводе — тысяча. Совсем другой масштаб, совсем другие методы руководства.

На заводе «Морс» А.Ситроен впервые столкнулся с социальными вопросами. Рабочие боролись за свои права, улучшение условий труда и сокращение рабочего дня. Сейчас это кажется невероятным, но в начале 20-го века рабочий день во Франции продолжался 12 часов шесть дней в неделю. Оплаты праздников и дней болезни не было. Пенсионного обеспечения тоже. Профсоюзы запрещались. Работодатели не слишком церемонились с рабочими. Недоволен — пожалуй за заводские ворота! Недостатка в рабочих не было.

Когда на заводе «Морс» вспыхнула забастовка, А.Ситроен повел себя неожиданно либерально. Даже слишком либерально, по мнению «крепких хозяйственников» вроде Л.Рено. Он вступил в переговоры с бастующими. Условия работы на предприятии были улучшены.

…и его команда

Плохо человеку,
когда он один.
Горе одному,
один не воин

В.Маяковский

Как появляются алмазы?

В глубине земли, между кипящей магмой и уже затвердевшей земной корой скапливаются газовые пузыри, состоящие из водорода, углерода и кислорода. В обычных условиях такая смесь мгновенно взрывается. Но на глубине десятков километров огромное давление превращает кислород в инертный газ.

Если в земной коре вдруг обнаруживается микроскопическая трещина, ведущая наверх, гремучая смесь прорывается по ней ближе к поверхности Земли. Здесь, когда давление снижается, кислород становится активным и зажигает углеводородную смесь. Страшный взрыв превращает трещину в полую трубку, расширяющуюся кверху вроде рюмки. При определенном, довольно редком, соотношении кислорода, углерода и водорода, внутри трубки образуется горячий углеродный пар, находящийся под очень высоким давлением.

Температура углеродного пара постепенно снижается. И в некоторый момент достаточно одной микроскопической пылинки, чтобы углерод сконденсировался вокруг нее в виде удивительных сверкающих кристаллов, которые через миллионы лет люди отыщут в голубой глине кимберлитовой трубки.

Но не вокруг всякой пылинки образуется драгоценный камень. Это произойдет только в том случае, если сам зародыш уже имеет кристаллическую структуру алмаза.

В жизни А.Ситроена было несколько важных проектов, в которых он проявил себя, как выдающийся лидер. Вежливый, веселый и обаятельный, А.Ситроен будто бы притягивал к себе людей ярких и талантливых. Он был подобен той самой алмазной пылинке, которая вызывает конденсацию из горячего газа минерала, тверже которого ничего на Земле не известно.

Мало кто из французских предпринимателей столь заслужил почтительное прозвище «патрон» («папаша»), как А.Ситроен. Стиль его руководства был патерналистским в лучшем смысле этого слова. Работники и компаньоны, действительно, видели в

нем главу большой семьи, членами которой они себя чувствовали. На протяжении всей своей карьеры Ситроен не терял умения поставить человека на такую должность, где бы он полностью раскрыл свои таланты и наклонности.

Первая команда специалистов собралась вокруг А.Ситроена, во время работы по спасению компании «Морс». Эта была не просто команда технократов-специалистов. А.Ситроену удавалось создавать в коллективе теплые дружественные отношения. Проекты менялись, но друзья не уходили. Они оставались верными помощниками А.Ситроена в его новых начинаниях.

Одним из первых друзей А.Ситроена стал шестидесятилетний торговец алмазами миллионер **Мирам Экнаян (1847–1926)**. До того, как он подключился к усилиям А.Ситроена по спасению компании «Морс», Экнаян души не чаял в лошадях. Как человек очень обеспеченный, он мог позволить себе иметь собственных скаковых лошадей и собственные конюшни.

Автомобили «Морс» стали его новой любовью. Машины будто бы вернули А.Экнаяну вкус к жизни. Огромный автомобиль казался ему существом одушевленным. Он сам садился за руль и «выжимал» из машины все, на что та была способна. Ему нравилось ураганом носиться по дорогам и избегать аварий. Точно так же ему нравилось поддерживать рискованные финансовые схемы Ситроена, которые, впрочем, всегда заканчивались удачей. Предположительно, Экнаян стал самым крупным частным кредитором Андре Ситроена.

Уже после Первой мировой войны, когда А.Ситроен начал производить автомобили, вокруг него сплотился коллектив из людей самых различных специальностей и национальностей. Здесь были инженеры Эрнест Маттерн, и Луи Гийо и администратор Шарль Мангеймер. Альфред Помье выстроил сеть дилеров компании «Ситроен» во Франции. Директором отдела экспорта на автомобильном заводе Ситроена был Феликс Шваб. Он как нельзя лучше соответствовал своей должности, потому что был настоящим полиглотом, обладал проницательным коммерческим умом и славился приятным, дипломатичным обхождением с клиентами.

Одной из самых ярких личностей в «звездной команде» А.Ситроена оказался **Жорж-Мари Хаардт (Georges-Marie Haardt) (1884–1932).** Еще в ходе спасения от банкротства компании «Морс» Хаардт стал правой рукой Ситроена, и в течение последующих 15 лет был его ближайшим помощником, главой отдела продаж.

Сложись жизнь иначе, этот псевдоаристократ мог бы стать мошенником международного класса, и продавать богачам по

всей Европе в личное пользование то, о чем они мечтали. Остров у итальянского (допустим) побережья под названием (допустим) Монте-Кристо с присвоением при покупке графского (допустим) титула! Карта легла по иному. Высокий, худой, томный и элегантный красавец сделался продавцом предметов мечтаний. Но теперь Жорж-Мари Хаардт ездил по самым шикарным местам Европы, демонстрируя и продавая роскошные автомобили старым и вновь появившимся графам Монте-Кристо.

Войти в доверие богатых покупателей Хаардту удавалось без труда. Среди аристократов он выглядел аристократом высшей пробы. Между тем его предки, граждане Бельгии, были совсем не благородного происхождения. Родился же Хаардт не в Бельгии, а в Неаполе. Здесь его родители занимались производством и продажей самых дорогих и необычных сортов шоколада.

Что для Франции весьма необычно, Хаардт был изрядный англоман. Он прекрасно говорил по-английски, всегда одевался с иголочки у самых лучших лондонских портных. Поговаривали, что у него даже был роман с какой-то женщиной из высшего общества Великобритании.

По складу характера Хаардта следовало бы отнести скорее к эпикурейцам, эстетам и денди. Его квартира на Рю де Риволи в Париже выходила окнами на сад Тюильри. Здесь размещались замечательные коллекции картин, бронзы, древностей и стекла в стиле «Арт нуво». В одном углу — коллекция редких африканских бабочек, в другом — несколько бесценных китайских ваз эпохи Минь. На стенах — работы знаменитых современных живописцев, а также картины самого Хаардта. Тем более удивительны та железная воля и стремление к победе, которые он проявил, руководя знаменитыми автопробегами вездеходов «Кегресс-Ситроен» по диким просторам Африки и Азии.

Характеры Хаардта и Ситроена прекрасно дополняли друг друга. Флегматичный, рассудительный и тощий Хаардт был прямой противоположностью невысокому, порывистому и энергичному Ситроену. Хаардт был на шесть лет младше. Несмотря на это, патрон прислушивался к его мнению. И благоразумие Хаардта не раз удерживало Ситроена от идей слишком рискованных.

Другой яркой личностью, оказавшейся рядом с А.Ситроеном, был **Адольф Кегресс (Adolphe Kegresse) (1879–1943**). С 1904 года он работал в России, организовывая здесь автомобильную почту. С 1906 года А.Кегресс поселился в Царском Селе и стал техническим директором гаража царя Николая II, а после — личным шофером императора.

В отличие от своих родственников из британского

королевского семейства царь Николай II слыл энтузиастом автомобилей. Вполне возможно, сказывалась наследственность. Ведь известно, что его дед, царь Александр II оказался самым первым человеком в мире, купившим «самобеглую коляску». Это был трехколесный экипаж с паровым двигателем, приобретенный в 1864 году у французского изобретателя Жана-Жозефа Этьена Ленуара.

В царский гараж отбирали автомобили большие и мощные: «Роллс-Ройс Серебряный призрак», «Делонэ-Бельвилль», «Пакард» с огромным двигателем объемом 6.9 литра. В 1906 году по протекции князя Орлова во главе этого беспокойного хозяйства 28-летний гражданин Франции А.Кегресс.

В 1908 году штат Царскосельского Императорского гаража насчитывал 26 человек, а через пять лет разросся уже до 80. Здесь работали лучшие шоферы и специалисты Петербурга.

В их функции входило не только мастерски управлять автомобилем, но и уметь их ремонтировать. А в особых случаях водители становились даже телохранителями своих пассажиров.

Российский снежный климат и плохое качество дорог заставили А.Кегресса заняться разработкой автомобилей повышенной проходимости. Его главным изобретением в этой области стал гибкий гусеничный движитель, одевавшийся на задние колеса автомобиля. Гусеницы сначала делали из толстого верблюжьего войлока, а позже — из резины. Передние колеса иногда ставили на лыжи. Первые испытания императорских вездеходов прошли зимой 1911 года. 31 мая 1914 года А.Кегресс получил на свое изобретение французский и российский патенты.

С началом первой мировой войны Адольф Кегресс находился при своем венценосном пассажире в ставке русской армии. По этой причине он даже получил звание прапорщика.

После Февральской революции Адольф Кегресс сдал все имущество царского гаража представителям Временного правительства, посадил жену и трех детей на автомобиль и уехал в Финляндию, откуда вернулся к себе на родину. Как показали дальнейшие события, это был весьма благоразумный поступок.

В 1920 году текстильный фабрикант **Жорж Швоб д'Эрикур (Georges Schwob d'Héricourt)** представляет своего друга, А.Кегресса, одному из сотрудников А.Ситроена, Жаку Энстену. А в октябрьское воскресенье 1920 года Кегресс продемонстрировал А.Ситроену возможности своего вездехода, покатав «патрона» по грудам песка на пустой стройплощадке завода в Сен-Дени.

Андре Ситроен со свойственной ему прозорливостью увидел все значение изобретения А.Кегресса. По своему опыту артиллерийского офицера времен Первой мировой войны, он

знал, как беспомощны обычные машины в условиях бездорожья. А такому автомобилю не нужны дороги! Он может двигаться по снегу, по песку, по болотам! Военные оторвут его с руками!

Оценил А.Ситроен и возможности применения вездеходов в гражданской сфере, в африканских и азиатских колониях, где сеть шоссейных и железных дорог была очень неразвита.

Уже в 1920 году была создана компания «Ситроен-Кегресс-Энстен», которая начала заниматься разработкой гусеничного автотранспорта на основе десятисильных автомобилей Ситроен B12. Эти разработки в дальнейшем сыграют большую роль в обеспечении автопробега через Сахару и «разноцветных» автопробегов автомобилей «Ситроен», которые были совершены в конце 1920-х годов — начале 1930-х годов.

К слову сказать, Жорж Швоб д'Эрикур, познакомивший А.Кегресса с А.Ситроеном, приходился тестем брату Альфреда Дрейфуса, Матье (о деле Дрейфуса). Интересно иногда ложится на ломберный столик жизни карта личных знакомств и деловых связей!

Да, куда уж интереснее — скажем мы, узнав, что и в трансафриканском, «черном», и в трансазиатском, «желтом», автопробегах вездеходов «Ситроен-Кегресс» участвовал и уроженец России художник **Александр Евгеньевич Яковлев (1887–1938).**

Родился Яковлев в Петербурге в семье морского офицера. В восемнадцать лет поступил в Академию художеств. Диплом об окончании учебного заведения он получил только в 1913 году. Но это совсем не значит, что А.Е.Яковлев все эти годы протирал штаны на студенческой скамье. С 1906 года он работал художником в различных петербургских журналах, а с 1909 года участвовал в художественных выставках. Писал Яковлев не в импрессионистской манере, уже ставшей тогда модной, а в неоклассическом стиле. Его картины, где можно было разглядеть правильные фигуры, и на которых не было сумасшедшего буйства красок, импонировали вкусам преподавателей-академиков. Поэтому А.Е.Яковлев довольно часто ездил за границу, как пенсионер Петербургской Академии художеств. Летом 1917 года в этом качестве он совершил поездку в страны экзотические: в Монголию, в Китай и в Японию. Путешествие заняло два года. Когда оно закончилось, оказалось, что отчет о поездке на Дальний Восток давать некому. Да и жить, собственно, было негде. Так с 1919 года художник осел в Париже. Его экзотические картины из восточной жизни привлекли внимание, и в 1924 году Александр Евгеньевич был включен в готовившийся фирмой «Ситроен» трансафриканский автопробег в качестве художника.

За участие в этом пробеге он в 1926 году стал кавалером ордена Почетного легиона. В 1931–1932 году он участвовал во втором, трансазиатском, автопробеге.

По какому-то стечению обстоятельств в Советской России эмигранта А.Е.Яковлева врагом не считали. В 1928 году в Академии художеств в тогда уже Ленинграде прошла выставка его работ. Более того, советские власти удовлетворили просьбу А.Е.Яковлева о выезде в Париж его племянницы, **Татьяны Яковлевой (1906–1991)**. Татьяна родилась в Пензе и к девятнадцати годам уже хорошо знала, что значат советские слова «разруха», «эксплуататор» и «паек». Что такое туберкулез она тоже уже знала. Не отыщись парижский дядя, который в 1925 году вытащил ее во Францию и тут же отправил лечиться в Ниццу, советской литературе был бы нанесен большой урон. Поколения советских школьников так бы и не узнали, что такое настоящая любовь:

Любить —
    это значит:
        в глубь двора
вбежать
    и до ночи грачьей,
блестя топором,
    рубить дрова,
силой
    своей
    играючи.

Вот такой диагноз поставил себе поэт В.В.Маяковский, вернувшись из Парижа, где он познакомился с Татьяной Яковлевой. Познакомился и влюбился. Как положено поэтам, без памяти.

Собственно говоря, В.Маяковского с Т.Яковлевой познакомили. Сделала это сестра Лили Брик, Эльза Триоле. Эльзу обеспокоила молниеносная поездка Маяковского в Ниццу и его встреча там с некоей американкой Элли Джонс. С Элли Джонс у Маяковского, когда он был в Америке, произошел жаркий роман, в результате которого родилась девочка. Поскольку В.Маяковский иностранных языков не знал и, следовательно, с англоязычной американкой познакомиться не мог, мы не удивимся, что Элли Джонс отлично владела русским языком. Он была по рождению немка родом из-под Саратова. До приезда в Америку звали ее Елизавета Зибер.

Так вот, изгнать из памяти поэта образ американской пассии

должна была Татьяна Яковлева. Может быть, звучит это и цинично, но высокую, длинноногую Яковлеву подобрали «под рост» В.Маяковского. Не знаю, были ли тогда в Париже в моде «ноги от ушей», но сердце В.Маяковского Татьяна Яковлева, по-видимому, взяла и этим тоже.

вы и нам
    в Москве нужны,
не хватает
    длинноногих.

Впрочем, на призывы поэта приехать в Москву и участвовать вместе с ним в строительстве социализма, Татьяна Яковлева отзываться не спешила. К немалому душевному облегчению Лили Брик. Да, вероятно, и к собственному счастью тоже. Потому что трудно сказать, в каком Тайшете завершился бы ее жизненный путь в этом случае.

Самый первый автомобильный король

Пришла пора нам познакомиться с человеком, которого первого при жизни нарекли «автомобильным королем». Причем, в стране, изначально весьма отрицательно относившейся к королям.

Генри Форд (Henry Ford) (1863–1947) сделал свою фамилию именем автомобиля, а автомобиль — символом своей страны. Он первым понял то, что сформулировал потом, в ходе знаменитого автопробега по бездорожью и разгильдяйству Остап Бендер. Автомобиль — не роскошь, а средство передвижения.

> «Я намерен построить автомобиль для широкого употребления. Он будет достаточно велик, чтобы в нем поместилась целая семья, но и достаточно мал, чтобы один человек мог управлять им. Он будет сделан из наилучшего материала, построен первоклассными рабочими силами и сконструирован по самым простым методам, какие только возможны в современной технике. Несмотря на это, цена будет такая низкая, что всякий человек, получающий приличное содержание, сможет приобрести себе автомобиль, чтобы наслаждаться со своей семьей отдыхом на вольном, чистом воздухе»
>
> *Г.Форд. «Моя жизнь, мои достижения»*

Именно завод Форда в 1908 году начал выпускать первый в истории автомобиль действительно массового производства, модель «Т». За четыре года было выпущено почти 160 тысяч небольших, прочных, надежных и очень дешевых автомобилей обязательно черного цвета. С этим цветом связана ставшая анекдотом фраза Г.Форда: «Цвет автомобиля может быть любым, при условии, что он черный». Не надо думать, что создатель автопромышленности был мрачным мизантропом. Просто черная краска, которой красили его автомобили, сохла быстрее, а значит, сборочный конвейер можно было пустить с б*о*льшей скоростью.

Модель «Т» была простой, мощной и выносливой. Г.Форд послал ее «в народ», и народу эта машина понравилась. Довольно скоро по созвучию «Ti» — «Tinny» ее прозвали «Жестянкой» или даже «Жестянкой Лиззи». Сначала машина стоила 825 долларов. Не слишком дешево по тогдашним временам. Но Форд увеличивал объем производства, и цены постоянно снижались.

Дешевизна достигалась за счет того, что Генри Форд впервые

стал использовать промышленный конвейер. Не он придумал конвейерную систему, но на его заводе была внедрена первая коммерчески успешная линия.

> Первый успех в сборке состоял в том, что мы стали доставлять работу к рабочим, а не наоборот. Ныне мы следуем двум серьезным общим принципам при всех работах — заставлять рабочего, по возможности, не делать никогда больше одного шага и никогда не допускать, чтобы ему приходилось при работе наклоняться вперед или в стороны… Конечным результатом следования этим основным правилам является сокращение требований, предъявляемых к мыслительной способности рабочего, и сокращение его движений до минимального предела. По возможности, ему приходится выполнять одно и то же дело, одним и тем же движением.
>
> *Г.Форд. «Моя жизнь, мои достижения»*

160 тысяч автомобилей за четыре года — небывалая по европейским меркам производительность. Благодаря повсеместному распространению автомобилей, в Америке за несколько лет ни в городе, ни в деревне не осталось лошадей, телег и карет.

Конвейер Форда вызывал столько же критики, сколько восторгов вызывала его идея автомобиля для всех. В фильме Чарли Чаплина «Новые времена» есть знаменитый эпизод, в котором герой, стоя у конвейера, заворачивает одним и тем же движением проезжающие мимо него гайки. Под конец он сходит от этого с ума. А в антиутопии английского писателя Олдоса Хаксли описывается «прекрасный новый мир», где все устроено разумно и логично, главной целью жизни считается удобство, господом же Богом провозглашен — ни много, ни мало — Генри Форд.

> А занятно бывает читать, … что писали во времена Господа нашего Форда о научном прогрессе. Тогда, видимо, воображали, что науке можно позволить развиваться бесконечно и невзирая ни на что. Знание считалось верховным благом, истина — высшей ценностью; все остальное — второстепенным, подчиненным. Правда, и в те времена взгляды начинали уже меняться. Сам Господь наш Форд сделал многое, чтобы перенести упор с истины и красоты на счастье и

удобство. Такого сдвига требовали интересы массового производства. Всеобщее счастье способно безостановочно двигать машины; истина же и красота — не способны. Так что, разумеется, когда властью завладевали массы, верховной ценностью становилось всегда счастье, а не истина с красотой.

О.Хаксли «О дивный новый мир»

Это — почти что фельетонная насмешка современника над профессиональным кретинизмом удачливого предпринимателя. Форд добился серьезного успеха в деле пересаживания (или «подсаживания»?) своей страны на колеса. Этот успех подтверждался многомиллионной суммой доходов. В какой-то момент Генри Форд потерял чувство меры. Чувство же юмора ему, похоже, вообще свойственно не было. Г.Форд всерьез решил, что нашел способ достичь всеобщего счастья. Как положено в таких случаях, способ этот оказался удивительно прост. Низкие цены, которые приведут ко всеобщему изобилию. И конвейер, обеспечивающий массовое производство, приводящее к постепенному снижению цен, то есть, к постепенному наступлению всеобщего благоденствия. Удивляясь тому, как это люди не видят такого очевидного пути к счастью, Форд решил немного попроповедовать и открыть человечеству глаза.

До своего признания он был достаточно скромным человеком, который делает различие между вещами, которые он понимает и которые не понимает. Но потом у него начался необузданный любовный роман с самим собой, он совершенно потерял ориентацию и перестал слушать других.

Р.Тедлоу

Занявшись просвещением человечества, Г.Форд пропустил важный момент в развитии автомобильного производства Америки. Рынок, во многом благодаря и его, Форда, стараниям насытился до такой степени, что дальнейшее снижение цен перестало влиять на уровень продаж. К 1927 г. цена модели «Т» опустилась до 290 долларов. В гараже практически у каждого фермера стояла «жестянка Лиззи». Народ, удовлетворив, так сказать, свои потребности в хлебе насущном, стал заглядываться на пирожные.

Первыми эту тенденцию заметили конкуренты Форда, фирма «General Motors». Они начали совершенствовать внешний вид

машин, менять цвета и декоративные элементы. Так выходило, что тот, кто покупал машину позже, получал если не лучшую, то, по крайней мере, более модную, более красивую, модель. Начинал срабатывать принцип «У соседа трава зеленее». Потребители стремились купить новую модель, хотя и старая еще была хороша. Так оказалось, что надежные и дешевые, но однотипные (пресловутого черного цвета) «жестянки» уже не нужны потребителю.

Г.Форд вдруг с удивлением обнаружил, что американцы согласны покупать и автомобили более дорогие, но выглядящие по-новому. Оказалось, что модели надо периодически сменять. Это был фокус рынка, совершенно очевидный для человека, хотя бы немного знающего законы, по которым рынок функционирует. Например, А.Ситроен, когда приступил к производству автомобилей, изначально был готов к тому, что нельзя будет долго выпускать одну и ту же модель. Рынок не терпит однообразия, тем более, рынок французский. Но технарь Г.Форд списал свою ошибку на козни «банкиров», которых он искренне не любил. По его мнению, все банкиры и финансисты были паразитами не производящими новых ценностей, а пьющими кровь из трудового народа. Здесь американский капиталист Г.Форд и теоретик коммунизма К.Маркс были солидарны. И оба ошибались.

В 1912 году А.Ситроен впервые побывал в США. Его целью был Детройт. В Детройте он встретился с Генри Фордом и стал одним из первых европейцев увидевшим работу конвейера в сборочном цехе. Конвейерная сборка позволяла достигнуть невиданной производительности труда и обеспечить массовый выпуск продукции. Массовый выпуск, в свою очередь, означал снижение цен и рост продаж. В США автомобиль реально стал средством передвижения.

В Европе же он все еще оставался предметом роскоши, показателем статуса и исключительного уровня жизни. Все автомобильные производители ориентировались на производство роскошных элитных автомобилей. Та же компания «Морс» чуть не «вылетела» с рынка потому, что ее продукция перестала привлекать богатых людей, которые видели в автомобиле еще одну игрушку в дополнение к обязательной лошади, запряженной в карету.

Жених

Андре Ситроена с его будущей женой свело все то же колесо Фортуны, рулетка. Осенью 1913 года в казино в нормандском городке-курорте Ле-Туке (le Touquet**)** он познакомился с Жоржиной Бенжан **(Georgina Bingen)**, дочерью итальянского банкира Густаво Бенжана **(Gustavo Bingen)**. Ей шел двадцать второй год; это была ухоженная брюнетка, одетая со вкусом, модно и даже несколько вызывающе. Платья Жоржины были от местной модистки Габриэль Шанель. Да-да, той самой Коко Шанель, тогда еще мало кому известной.

Юная, живая и не манерная девушка сразу же захватила сердце А.Ситроена. Это была любовь с первого взгляда. По возвращении в Париж Андре и Жоржина часто встречались. «Курортный роман» развился в серьезные отношения.

Это была интересная пара: шикарно одетая Жоржина, весело поглядывающая из под шляпки-колокола от Шанель, и тридцатипятилетний, солидный, уже лысеющий Андре, в котелке, с подстриженными усами и добрыми темными глазами, блестящими за стеклышками пенсне.

Они часто совершали поездки на великолепном автомобиле «Морс» А.Ситроена. Но вела машину всегда Жоржина. Человек, который столько сделал для повсеместного распространения автомобиля в Европе, сам весьма неохотно садился за руль. Возможно, что причиной этого была его близорукость.

Свадьба состоялась 26 мая 1914 года, меньше чем через десять месяцев после их первой встречи. Молодые поселились в прекрасном доме в западной части Парижа неподалеку от площади Звезды. Вероятно, это было самое счастливое время в их жизни. Которое продлилось, к сожалению не долго. В августе 1914 года началась Первая мировая война

Набережная Жавель. Война

Еще и ста лет не прошло с начала Первой мировой войны. Но уже сейчас трудно представить, из-за чего европейские властители развязали эту войну, которую во Франции принято называть Великой. Казалось бы, неразрешимые противоречия теперь не видны из-под гор трупов, наваленных за четыре военных года. Из нашего прекрасного далека иной раз, кажется: если бы знали европейские правители, как все обернется, может быть, и не стали бы играть «в войнушку».

Но в истории нет сослагательного наклонения. И 1 августа 1914 года, когда Франция объявила всеобщую мобилизацию, А.Ситроен и два его брата ушли воевать.

Накормить пушки

…хочешь от войны хлеба — давай ей мяса.

Б.Брехт

Известно, что генералы всегда готовятся к уже прошедшей войне. Поэтому красивой и продуманной война выглядит только в их послевоенных мемуарах. Великой, кстати, тоже. В «реальном времени» происходит, как правило, только бардак, затыкание дыр, наказание невиновных и награждение непричастных.

Война началась для Франции неожиданно и сокрушительно. Немецкие войска за две недели оккупировали нейтральную Бельгию, 15 августа они вторглись на территорию страны с севера и начали наступление на Париж. 2 сентября немцы были уже в 30 километрах от столицы Франции. Правительство переехало в Бордо. Казалось, повторяется кошмар франко-прусской войны. Только 5-12 сентября 1914 года в битве на Марне французской армии удалось остановить продвижение немцев и отбросить их на 50-100 километров. О том, какую роль при этом сыграли легковые автомобили, парижские такси «Рено», уже говорилось. Это было первое в истории военное использование автомобилей.

Немецкое наступление захлебнулось. Уже к концу сентября война стала позиционной и безнадежно нескончаемой. Линия фронта вытянулась на 650 километров от побережья Северного моря до швейцарских Альп. В попытках прорвать оборону противника тысячи пушек вели непрерывный огонь иной раз в течение недели, всаживая миллионы снарядов в несколько квадратных километров земли. После артподготовки пехота переходила в атаку. Но атака неизменно захлебывалась из-за ответного пулеметного огня. В лучшем случае ценой невероятных жертв удавалось продвинуться на несколько десятков метров.

Лейтенант 2-го полка тяжелой артиллерии IV французской армии Андре Ситроен находился на Аргоннском участке линии фронта (в районе границы с Люксембургом). Своими глазами он видел, как одна за другой захлебывались попытки перейти в наступление.

Видел он и то, что французская артиллерия уступает по численности немецкой. Но хуже всего было другое: запас снарядов исчерпался за несколько недель боев. А что такое пушки без снарядов? Металлолом. Получалось, что судьба страны решалась не столько на фронте, сколько на заводах,

производящих снаряды. Хотя французская промышленность спешно переключалась на производство военной продукции, заводы Парижа и окрестностей с трудом могли давать фронту 10 тысяч снарядов в день. При этом качество этих снарядов оставляло желать лучшего. Значительная их часть при попадании в цель попросту не взрывалась.

Объяснялось это низкой культурой производства. Страна, провозглашавшая себя флагманом цивилизованного мира, оставалась страной аграрной. В отличие от США, Великобритании и Германии. Половина французских рабочих трудилось в сельском хозяйстве, и б***о***льшая их часть — на мелких фермах. Из 1 миллиона 100 тысяч промышленных предприятий только 600 были крупными, то есть таких, где работало более 500 рабочих. Сколько из этих рабочих были квалифицированными, сказать трудно. Но ясно, что немногие. Ни к чему им была квалификация.

15 октября Андре Ситроен получил страшное известие. Был убит его брат Бернар. Бернар ушел на фронт добровольцем и воевал в пехоте на соседнем с Андре участке фронта. Он погиб, спасая раненного товарища, и был посмертно награжден военным орденом за храбрость. Слабое утешение для родных и близких. Андре тяжело переживал смерть брата: ведь Бернар был для него лучшим другом и товарищем юности. Если вспомним, именно Бернар ввел юного Андре в парижскую светскую жизнь.

Вероятно, смерть брата подтолкнула Андре Ситроена к решительным действиям.

В январе 1915 года генерал **Луи Баке (Louis Baquet) (1858–1922)**, начальник службы артиллерии в министерстве обороны Франции, получил письмо, подписанное капитаном артиллерии Андре Ситроеном. Генерал Баке был одним из конструкторов 75-миллиметровой пушки, и прекрасно знал о проблемах с поставкой снарядов для своего детища.

Генерал не поверил своим глазам. Андре Ситроен брался в течение четырех месяцев построить и оборудовать завод по производству 75-миллиметровых шрапнельных снарядов. Это были снаряды самого востребованного на фронте калибра. А.Ситроен гарантировал, что к июню 1915 года его завод сможет выпускать 10 тыс. снарядов в день. Один завод должен был производить снарядов больше, чем все заводы, сосредоточенные в Париже и в окрестностях! А к концу года А.Ситроен обещал удвоить объем производства.

Андре Ситроена вызвали из армии. 9 февраля 1915 года министерство подписало с ним договор об оптовой закупке продукции еще не построенного завода: миллион шрапнельных снарядов по цене 24 франка за штуку. И Ситроен приступил к

работе.

Своими заместителями он выбрал тех, с кем был знаком еще по работе в компании «Морс»: Жоржа-Мари Хаардта и Мирама Экнаяна. Первому было поручено закупить необходимое оборудование в США, второй должен был выполнять функции финансового директора. Набором рабочей силы занялся демобилизованный из армии брат Юг. Сам Андре Ситроен возглавил строительство здания нового завода.

Можно считать, что в 1915 году судьба во второй раз столкнула Андре Ситроена и прекрасную «железную даму» Парижа. Завод начали строить едва ли не у подножия Эйфелевой башни на участке площадью более 120 тыс. кв. м. Это место на левом берегу Сены приблизительно в 2 км ниже по течению от Эйфелевой башни называлось набережной Жавель.

Здесь издавна размещались небольшие заводы. Еще в 1785 году французский химик **Клод-Луи Бертолле (Claude Louis Berthollet) (1748–1822)** открыл отбеливающие свойства гипохлорита натрия (который мы в просторечии называем «хлоркой»). В 1789 году он построил в районе Жавель фабрику по производству отбеливателя, который вскоре по-французски стал называться «Жавелевой водой» («Eau de Javel»). Знакомо это место было и А.Ситроену. Неподалеку, на набережной Гренель располагался его завод по производству шестерен.

Но все же до войны в районе Жавель в основном занимались сельским хозяйством. Здесь находились огороды, на которых выращивали овощи для парижских рынков. 17 марта 1915 года бывшие капустные поля были куплены А.Ситроеном, и на них тут же закипела работа.

Трудовая армия

Вставай!
Иди!
Гудок зовет,
и мы приходим на завод.
Народа — уйма целая,
тысяча двести.
Чего один не сделает -
сделаем вместе

В.Маяковский

За два месяца был завершен первый этап работ. Вступило в строй сталелитейное производство. Здесь тут же начали отливать шрапнельную картечь. Одновременно с возведением сборочных цехов, начали изготавливать специальные инструменты из быстрорежущей стали. Предполагалось, что завод будет полностью обеспечивать себя всеми необходимыми для производства ресурсами: электричеством, теплом, паром и сжатым воздухом. Для контроля качества поступающего сырья и отгружаемой продукции создавалась центральная заводская лаборатория. Для внутризаводских перевозок построили электрическую железную дорогу.

Цех по производству снарядов на заводе Ситроена на набережной Жавель

К 15 июня 1915 года весь заводской комплекс был закончен. Станки стояли на своих местах и работали. Снаряды начали поступать на склад готовой продукции. К 16 августа завод производил 1 500 снарядов в день, к 11 сентября — 5 000. Год спустя выпуск продукции удвоился.

Всего же за годы войны завод Ситроена произвел 23 миллиона снарядов. За три года работы объем производства завода на набережной Жавель утроилось. Соответственно, увеличилось число рабочих. В 1915 году здесь работало 3 500 человек, к моменту окончания войны — уже 11 700. Не меньше, чем 50 процентов из них составляли женщины.

11 700 человек — почти четыре полные армейские дивизии. Настоящая «трудовая армия» под командой Андре Ситроена.

«Трудовая армия» — это не метафора. Хотя рабочие и не рисковали жизнью, как на фронте, дисциплина в цехах была не менее строгой, чем в полках. Подобное явление происходило не только во Франции, но и во всех воюющих европейских странах. Впервые в истории война стала тотальной и захватила все слои населения. «Разгул демократии» прекратился, рабочие стали «винтиками» военной машины.

В Париже ввести полувоенный режим было совсем просто. Хотя город и не находился в осаде, война была совсем недалеко. Зимой 1916–1917 года она даже приблизилась, хотя фронт по прежнему проходил по полям Шампани. Город бомбили дирижабли, и обстреливала сверхдальнобойные немецкие пушки. Продовольствие и топливо были лимитированы. Поэтому никто не протестовал против ужесточения условий труда. Не до жиру — быть бы живу!

Рабочий день на заводе Ситроена был двухсменным. Дневная смена приступала к работе в 7 утра и работала до 6 вечера. Ночная смена продолжалась с 7 вечера до 6 утра. В течение смены разрешался один часовой обеденный перерыв. Рабочая неделя продолжалась 7 дней: никаких отпусков или праздников. Только в Рождество завод останавливался на один день.

К концу войны производственный распорядок стал менее изматывающим. Рабочий день уменьшили до десяти часов, а раз в две недели рабочие стали получать выходной.

Условия работы на снарядном заводе Ситроена были лучше, чем на многих других предприятиях. Новые цеха, светлые и чистые, хорошо проветривались. Имелись туалеты и душевые, на заводе даже работала прачечная, вел прием врач и дантисты,

постоянно дежурила машина скорой помощи. Еду в столовой готовили приличную, а цены на обеды субсидировались.

Более половины работников на заводе составляли женщины. Парижские женщины всегда славились своим зажигательным характером. Знатоки утверждали, что поэтому они бесподобны в любви. Впрочем, и до бунта довести толпу горячих женщин, измотанных работой и лишенных мужского внимания, проще простого. Любая бытовая мелочь может сыграть роль запала. Вспомним, кто в феврале 1917 года начал революция в Петрограде. Поэтому не удивительно, что на территории завода на набережной Жавель были организованы магазины, в которых по субсидированным ценам продавали еду, одежду, обувь и даже детские игрушки. А поскольку работа была посменная, на заводе впервые в мире организовали ясли и детский сад. Тот, кто пятьдесят-шестьдесят лет спустя работал в мирное время на каком-нибудь не бедном советском заводе (вроде ЗИЛа или «Уралмаша») может сравнить производственные условия. И понять, откуда ноги росли у всего советского производственного «соцкультбыта».

Завод А.Ситроена на набережной Жавель (фотография 1935 года)

И у заводских клубов тоже. Потому что администрация предприятия давала рабочим возможность, не выходя с

территории, не только «скупиться», но и развлечься. В Париже во время войны с хлебом обстояло не очень хорошо, однако на зрелища ограничений практически не было. Кино, театры, дансинги, кабаре и бордели работали с полной нагрузкой. Но за деньги. На территории же завода устраивались для рабочих бесплатные концерты и даже «крутили» кино.

Снаряды для России

Завод на набережной Жавель в Париже сделался не меньшей достопримечательностью, чем завод Форда в Детройте. Многие политические деятели, военные и промышленники посетили это индустриальное чудо.

Бывал здесь и военный атташе России во Франции генерал **Алексей Алексеевич Игнатьев (1877–1954)**. Личность интересная во многих отношениях.

Игнатьевы — фамилия на Руси не редкая, и вроде бы даже простонародная. Однако, дворянский род Игнатьевых — древний и упоминался в истории России с 14-го века. Игнатьевы потрудились для отечества немало, главным образом на военной и дипломатической ниве. Особенно прославился здесь **Николай Павлович Игнатьев (1832–1908)**. Его назначили российским военным атташе в Лондоне и в Париже в веселенькое время, сразу после окончания Крымской войны. О том, что свои обязанности Н.П.Игнатьев исполнял хорошо, свидетельствует его высылка из Лондона уже в 1857 году. Причиной объявления графа «персоной нон грата» был случай, происшедший при осмотре им военного музея. Николай Павлович нечаянно положил в карман унитарный ружейный патрон, представлявший собой в то время военную новинку.

Высланный из Лондона, граф Игнатьев оказался сначала в Бухаре, а после — в Китае. Фактически благодаря его деятельности в Поднебесной, Россия без единого выстрела получила Приморский край. Случай в истории Российской империи, надо сказать, редкий.

С 1864 года Н.П.Игнатьев — посол России в Константинополе. Попав с Дальнего Востока на Ближний, он действовал по-прежнему решительно и успешно. Граф Н.П.Игнатьев — автор Сан-Стефанского договора, завершившего русско-турецкую войну 1877–1878 годов на условиях чрезвычайно выгодных России. Граф Игнатьев пользовался огромной популярностью в Болгарии, его именем была названа одна из центральных улиц в Софии и улица в Варне. Вполне возможно, что он мог бы даже стать болгарским царем. По крайней мере, только после смерти Н.П.Игнатьева принц Фердинанд Саксен-Кобургский согласился занять болгарский престол.

Евреям России с особой теплотой вспоминать графа Н.П.Игнатьева не за что. Как раз в бытность его министром внутренних дел, в мае 1882 года были изданы «Временные правила о евреях». По этим правилам права евреев, проживавших

в черте оседлости, были сильно урезаны. Среди прочего евреям запрещалось селиться в сельской местности. Если читатель помнит, именно этот запрет послужил причиной изгнания из родного местечка Тевье-молочника.

Алексей Алексеевич приходился Николаю Павловичу племянником. После русско-японской войны он был военным атташе в Дании, Швеции и Норвегии, а с 1912 года — во Франции.

С началом Первой мировой войны Россия столкнулась с той же проблемой, что и Франция. Не хватало вооружений, не хватало боеприпасов. В рамках военного сотрудничества между союзниками А.А.Игнатьев размещал российские военные заказы на французских предприятиях. Он воочию видел дезорганизованность французской военной промышленности и явную коррупцию среди чиновников и подрядчиков.

Заказ на шрапнельные снаряды для 75-милиметровой пушки брать никто не хотел. Слишком уж трудоемкой была работа для небольших мастерских на одних из которых по воспоминаниям А.А.Игнатьева «…стучали молоты, на других вертелся десяток-другой токарных и шлифовальных станков. Сегодня у одних не хватало металла, завтра для других требовались рабочие руки, а в результате поставки первых партий снарядов задерживались».

По рекомендации заместителя военного министра, генерала Луи Баке, с А.А.Игнатьевым встретился А.Ситроен и принял российский заказ.

А.А.Игнатьев вспоминает:

> «Вот мое предложение, — спокойно, но со всепобеждающей уверенностью заявил Ситроен, разложив снова передо мной план местности. — Сегодня у нас 10 марта. К 1 августа завод будет построен, и я начну сдачу шрапнелей с таким расчетом, чтобы выполнение всего заказа закончить к 1 августа 1916 года. Цена — 60 франков за снаряд. Аванс — в размере 20 % с общей суммы, в обеспечение которого выдаю кроме банковских гарантий первоклассного банка по вашему выбору еще и закладную на все заводское оборудование и на земельный участок с существующим уже заводом. Прошу мне сообщить по возможности без промедления ваше решение.
>
> …Заказ был выполнен с минимальным опозданием и без единого процента брака».

Судьба графа А.А.Игнатьева интересно закрутилась после февральской революции. В сентябре 1917 года графу,

продолжавшему представлять во Франции российскую армию, было присвоено звание генерал-майора. А.А.Игнатьев был единственным человеком, имеющим право распоряжаться государственным счетом России в «Банк де Франс». На этом счету находились 225 миллионов золотых франков, предназначавшихся для закупок вооружений во Франции. После гражданской войны многие российские эмигрантские организации обхаживали графа Игнатьева с тем, чтобы он передал эти деньги им, как законным представителям России.

Поступок графа был для многих неожиданным. В 1924 году он явился к советскому торгпреду Л.Б.Красину и передал ему все деньги. Те, кто не верит в громкие слова о любви к России и истеричные клятвы в верности Родине, но зато знаком с методами НКВД, не сомневаются, что такова была цена за жизнь и за советский паспорт.

Эмиграция объявила графа А.А.Игнатьева изменником, осрамившим честь русского офицера. Мать отказала ему от дома и попросила не приходить на ее похороны «дабы не позорить семью перед кладбищенским сторожем». Родной брат Павел стрелял в Алексея. Друзья, например, Карл Маннергейм, с которым они вместе учились в Академии Генштаба, порвали с Игнатьевым всяческие отношения.

До 1937 года А.А.Игнатьев жил во Франции и числился на работе в советском торгпредстве. В 1937 году он возвращается в Россию, то есть, в Советский Союз. А.А.Игнатьев повторно становится генерал-майором, на этот раз, Красной армии.

Он исполняет различные «несерьезные», по его мнению, должности: работает преподавателем иностранных языков в военной академии, редактором в Воениздате. Говорят, по его совету в 1943 году в Советской Армии были введены погоны. Хотя генерал Игнатьев и выражал недовольство тем, что его знания и опыт не востребованы, но похоже, он был доволен тем, что не слишком «светился». Это позволило ему умереть не насильственной смертью.

По воспоминаниям А.А.Игнатьева, именно он натолкнул А.Ситроена на то, чтобы его снарядный завод после окончания войны начал производить автомобили.

> «Через несколько дней после заключения перемирия в Компьенском лесу Ситроен, которого я уже потерял из виду, неожиданно мне позвонил по телефону и просил заехать к нему на завод, выполнявший в то время какой-то румынский заказ на снаряды.
>
> — В течение скольких лет, по вашему мнению, не

будет войны? — задал он мне вопрос.

— В течение, по крайней мере, десяти лет, — ответил я.

— За такой срок можно успеть амортизировать любой капитал, — заметил Ситроен. — А что бы вы сказали, если бы я предпринял поход против вот этого господина? — И он указал на противоположный берег Сены, где дымились трубы мощного автомобильного завода Рено в Бийянкуре.

На заседаниях поставщиков, собиравшихся у меня во время войны, Рено и Ситроен всегда садились на противоположных концах стола.

— Конкуренция тяжела, — ответил я, — но если выпускать машины по более низкой цене, то рынок для них, по-моему, уже создан самой войной…

— Я решение принял, — в обычной категорической форме заявил Ситроен».

Не всему в воспоминаниях А.А.Игнатьева следует доверять. Так, согласно его книге, А.Ситроен родился не в Париже, а в Одессе, и до войны его предприятие производило подшипники.

Скорее всего, решение о том, чтобы переориентировать свое производство на выпуск автомобилей А.Ситроен принял раньше. Но, так или иначе, Андре Ситроен был готов начать новую, но не менее рискованную битву с удвоенной энергией и оптимизмом. Что поделаешь? Желание рисковать было неотъемлемым свойством его натуры.

Набережная Жавель. Мир

В моем автомобиле…

В.Маяковский

После Первой мировой войны Франция оставалась главной автомобильной державой Европы, а Париж — автомобильной столицей континента. Конные повозки исчезли с широких бульваров, их сменила сутолока автомобилей: частные машины, такси, грузовики, автобусы. Если до войны один автомобиль приходился на 1 000 французов, то к 1919 году каждый из 200 был автомобилистом.

Андре Ситроен в 1918 году

Вот именно, автомобилистом. Автомобиль еще был транспортом экстравагантным, и владение собственным механическим средством передвижения предполагало одно из двух. Либо его хозяин имеет достаточно денег для того, чтобы кроме безлошадной «кареты» содержать еще и ее «кучера», шофера. (Кстати, французское слово *chauffeur* было взято с железной дороги, где так называли кочегара). Либо у владельца автомобиля было достаточно досуга и желания, чтобы стать шофером самому и вникать во все тонкости автомобильной анатомии и физиологии. Многим мужчинам это занятие пришлось по вкусу. А многих дам просто с ума сводила форма укротителя моторов: кожаная куртка и кожаное же кепи, галифе, ботинки с крагами, как у настоящего всадника! Ах, и еще раз ах…

Покупка авто тоже выглядела целым приключением. Автомобиль, как костюм у портного, «кроился» по индивидуальному заказу: шасси, двигатель, шины, кузов, внутренняя отделка. Все это «сшивалось» в автомастерской, и после нескольких визитов к автомеханику, заказчик выезжал на улицу в «индивидуальном» авто. Так что в случае ремонта лучше было обращаться в тот же гараж, где машина приобреталась.

Большинство знаменитых производителей автомобилей начинали именно как владельцы небольших автомастерских. С течением времени, при определенном везении и умении, они становились бизнесменами и промышленниками. Однако, сменив грязные комбинезоны на фраки и смокинги, они в глубине души оставались прежними «гаражистами», практическими механиками. И Генри Форд, и Луи Рено лелеяли в памяти свою молодость, когда они ходили с перепачканными маслом руками и солидолом в волосах. Они до сих пор гордились тем, что могут своими руками собрать любой выпускаемый на их заводе автомобиль. Они не могли себя представить в рамках другого производства. Если бы тому же Л.Рено вдруг предложили начать на своем предприятии выпуск, скажем, артиллерийских снарядов, он бы удивленно развел руками и отказался. Никогда не занимался ничем подобным, и заниматься не хочу!

Напротив, А.Ситроен был в первую очередь организатором производства. В течение жизни ему пришлось налаживать и выпуск шестеренок, и производство люксусных автомобилей, и руководить крупным военным заводом. Теперь, вдохновленный успехом Генри Форда и его модели «Т», он решил переключиться на массовое производство автомобилей для среднего класса. При этом возня с машинами не доставляла ему удовольствия, и даже

роль водителя собственного автомобиля, как уже говорилось, он охотно уступал жене. Настоящим «коньком» А.Ситроена было решение технических и организационных проблем крупномасштабного промышленного производства. Если сравнивать с музыкой, то А.Ситроен был не столько гениальный композитор, сколько гениальный дирижер.

Зато в свою «команду» он смог собрать выдающихся автомобильных конструкторов. Благодаря фундаментальному техническому образованию, А.Ситроен без затруднений говорил с экспертами на их языке. Отсутствие же интереса собственно к конструированию автомобилей становилось при этом даже полезным. Оно избавляло А.Ситроена от зашоренности, он не защищал «родное детище» и с легкостью воспринимал самые нетривиальные идеи специалистов. Поэтому с самого начала на его заводе рождались автомобили, конструкция которых была новаторской и надолго обеспечивала прогресс отрасли.

Стоит ли противопоставлять предпринимателей-организаторов производства (типа А.Ситроена) и предпринимателей, во главу угла ставящих решение конструкторских проблем (вроде Л.Рено)? Думается, что такое противопоставление имеет не более смысла, чем противопоставление художников-передвижников и художников-импрессионистов. Сталкиваясь с их произведениями в рамках одной выставки, например, в залах парижского музея д'Орсэ, понимаешь, что они шли — пусть с противоположных сторон — но к одной цели.

Почему А.Ситроен решил конверсировать военное производство на своем предприятии в производство автомобилей? В самом деле, не меньшую выгоду (и гораздо меньше головной боли) принесло бы переключение снарядного завода на более простую мирную продукцию. На швейные машинки, например, на велосипеды, даже на производство кастрюль и котлов. Но идея повторить успех Г.Форда в Европе и превратить автомобиль в обычное средство передвижения для среднего класса была очень красивой. А как говаривал чуть позже сам А.Ситроен, человек по натуре своей рисковый и экстравагантный: «Если появляется хорошая идея, цена уже не имеет значения». И вот, вцепившись в красивую идею, А.Ситроен приложил все усилия для того, чтобы по дорогам Франции забегали автомобили, капот которых украшал бы двойной шеврон. И чтобы автомобили эти были самыми лучшими.

Но какими должны быть самые лучшие автомобили? Никаких чертежей или заметок по этому поводу после А.Ситроена не осталось. Однако, известно, что уже в 1915 году он заказывает

двум автоконструкторам, работавшим на фирме «Панар» разработку автомобиля-прототипа. Это был представительский роскошный автомобиль, оборудованный двигателем Ч.Найта. Двигатель Ч.Найта был хорошо известен А.Ситроену. В свое время, будучи установленным на автомобили фирмы «Морс», он вернул машинам компании былую популярность, чем спас ее от разорения. На основе прототипа предполагалось выпускать на заводе, находившемся на набережной Жавель после окончания войны.

Но вскоре А.Ситроен разочаровался в проекте и передал его предпринимателю **Габриэлю Вуазену (Gabriel Voisin) (1880–1973)**. Вуазен начал выпуск этих высококлассных автомобилей в 1920 году и с большим успехом продавал их в течение семи лет.

Вуазен — имя очень известное в начале двадцатого века на земле и в воздухе. Он первым организовал заводское производство аэропланов. Именно на самолете, изготовленном на заводе Вуазена, знаменитый пилот Анри Фарман совершил в 1908 году первый полет по замкнутому маршруту длиной в 1 км. Во время Первой мировой войны Вуазен продал не менее 10 тыс. аэропланов военно-воздушным силам стран Антанты: Франции, Великобритании и России. По окончании войны он приступил к производству автомобилей. Гоночные автомобили Вуазена были похожи на самолеты даже по форме. Авиа- и автоконструктор был, кроме того, архитектором-самоучкой и сотрудничал со знаменитым Ле Корбюзье.

События Первой мировой войны заставили А.Ситроена коренным образом изменить свои планы. Обладая замечательным коммерческим чутьем и видя, какие изменения произошли в обществе, он понял: мир коренным образом изменился. А.Ситроен решил, что в будущем автомобиль должен стать не игрушкой для богатых людей, а средством передвижения для очень широкого круга потребителей. В июле 1917 года он обращается к конструктору **Жюлю Саломону (Jules Salomon)** с просьбой спроектировать прототип будущего французского «народного» автомобиля, дешевого, надежного и удобного в эксплуатации. Жюль Саломон был известен тем, что в 1909 году сконструировал подобную машину и назвал ее «Зебра».

В январе 1919 года во всех газетах Франции появились объявления о предстоящем появлении на рынке совершенно нового автомобиля — полностью укомплектованного, уже готового к эксплуатации. По цене всего 7 250 франков! Ни один производитель не мог предложить такой низкой цены. Новый автомобиль был также дешев и в эксплуатации.

Объявления произвели сенсацию. За две недели на завод

поступило 16 тысяч заявок. Поток заявок превратился в потоп, когда в июне образец нового автомобиля выставили в выставочном зале на Елисейских полях.

В мае 1919 года первые автомобили «Ситроен» типа «А» с двигателем мощностью 10 л.с. стали сходить с конвейера полностью переоборудованного завода на набережной Жавель. Это был первый европейский автомобиль массового производства. Он поступал к покупателям полностью оборудованным и готовым к поездке. Сейчас это кажется нам само собой разумеющимся. Но до того момента в Европе, как уже было сказано выше, автомобиль «тачали» в автомастерских, «подгоняя» под требования каждого клиента. Как при индивидуальном пошиве одежды.

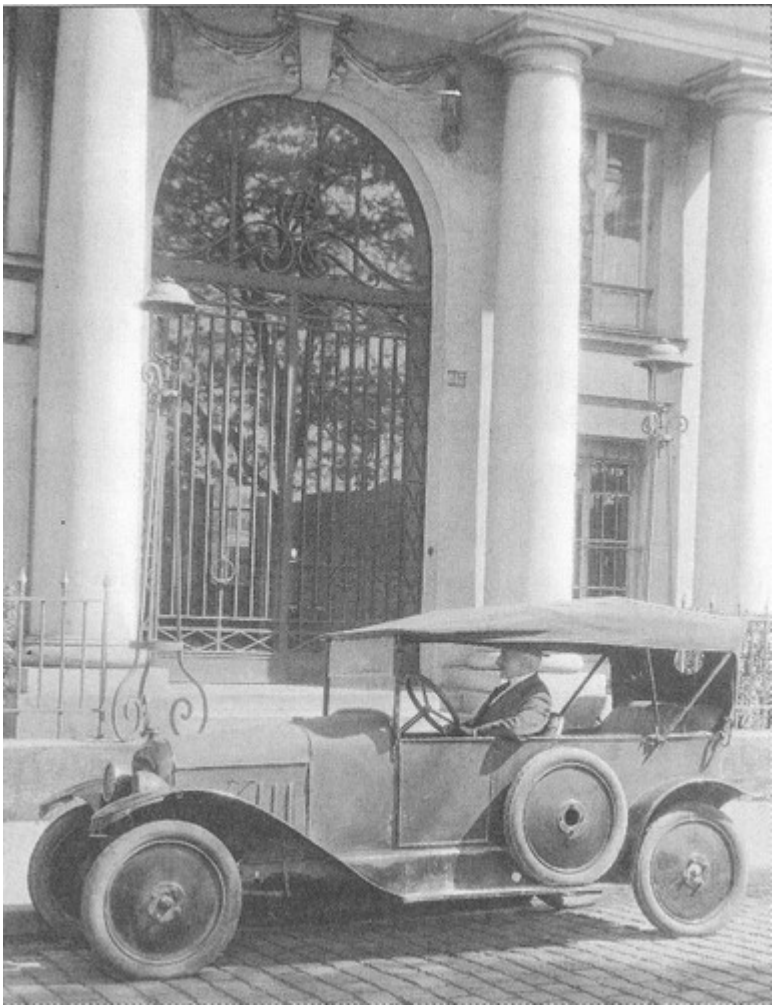
Теперь же на смену «пошиву» индивидуальному пришел «пошив» фабричный. Никаких доработок не требовалось. На автомобиле был кузов, крыша, колеса, фонари, звуковой сигнал. В специальном ящике лежали инструменты. Каждый автомобиль имел даже электрический стартер. Это была фирменная «примочка». На других автомобилях водителю, чтобы запустить двигатель, приходилось крутить заводную ручку, приговаривая при этом что-то вроде: «Будь проклят тот день, когда я сел за баранку этого пылесоса!»

Тип «А» был также первым в Европе автомобилем с рулевым колесом, находящимся слева. Хотя правостороннее движение было декретировано во Франции еще Наполеоном Бонапартом, производители автомобилей устанавливали рулевое колесо справа, чтобы водитель мог видеть обочину дороги. На дорогих автомобилях, которые водили личные шоферы, это практиковалось до самой Второй мировой войны. Ситроен же, понимая, что хозяин его автомобиля будет одновременно и водителем, переместил водительское кресло влево. Так было удобнее переключать рычаг коробки передач. Кроме того, водитель, сидящий слева, лучше видел дорогу при обгоне.

Чем знаменита Дордонь?

Дордонь (Dordogne) для Франции — символ такой же непуганой провинции, какими для России являются, скажем, Тамбовская или Пензенская область. Здесь протекает тихая и неширокая река с тем же названием, Дордонь. Реку эту облюбовали байдарочники и туристы, из тех, что во Франции видели уже все, и только до Дордони почему-то не добрались. Вдоль реки, на холмах — старинные и весьма романтичные замки. Ближайший крупный город — Бордо, находится все же довольно далеко. Прочие городки невелики и во многом похожи друг на друга. Настолько похожи, что имена их довольно быстро из памяти вылетают. Остаются только Лимузен, который дал название сверхдорогим представительским автомобилям-лимузинам и Бержерак, возможная родина легендарного поэта и бретера Сирано, памятник которому в этом самом Бержераке и установлен.

Вот по грунтовым провинциальным дорогам этого богоспасаемого края и предстояло бегать первому «Ситроену». 7 июля 1919 года его купил за 7 950 франков житель провинции Дордонь скототорговец месье Тестмоль. В тот же день, вскоре после оформления покупки, месье Тестмоля принял сам Андре Ситроен. Под аккомпанемент духового оркестра на шасси автомобиля была закреплена мемориальная табличка, и автомобиль № 1 вручили хозяину.



Самый первый автомобиль «Ситроен» типа А у заводского здания. За рулем покупатель, господин М.Тестмоль из Дордони.

Азбука «Ситроена»: A, B, C

Спрос на новый автомобиль был просто потрясающим. Сначала с конвейера сходило тридцать машин в день. Но вскоре производство заработало на полную мощность, и ежедневно завод Ситроена начал выпускать пятьдесят автомобилей. К концу 1919 года по дорогам Франции бегало уже 2 810 «Ситроенов».

А до конца 1920 года было выпущено 12 244 автомобиля.

Массовое конвейерное производство для А.Ситроена не было синонимом однообразия. В отличие от Г.Форда он не считал, что главное — это низкая цена, и покупатель с не остывающим энтузиазмом будет расхватывать уже намозолившие глаза модели.

Чтобы не потерять интереса привередливых французов, завод «Ситроен» менял марки производимых автомобилей регулярно. В 1921 году на смену типу «А» пришел тип «В2» с более мощным двигателем. Выпускалось два варианта этой машины: для двух и для четырех пассажиров.

Автомобиль «Ситроен» 5CV (второй слева) на улицах Парижа. Бульвар Итальянцев, 1922 год

Но уже через год к семейству автомобилей «Ситроен» присоединилась знаменитая серия «С» с двигателем мощностью в

7.5 л.с. Сконструировали этот автомобиль Жюль Саломон и Эдмон Мойе.

Это была прочная и легкая машина. Сначала ее выпускали в виде двухместного кабриолета с крышей или без крыши по выбору покупателя. Потом на рынок начала поступать модель «С3», которую еще называли «Trefle» (Листок клевера). Она и в самом деле походила на листок клевера или — для тех, кто лучше разбирается в картах — на карточную масть «треф»: два сидения спереди и одно сзади. Автомобилей этого типа было продано свыше 8 тыс. штук, каждый по цене не выше 15 тыс. франков. Это были, действительно, демпинговые цены. Прочие автомобили стоили, по крайней мере, вдвое дороже.

Вероятно, «С3» был первым автомобилем в мире, предназначенным для того, чтобы его водила женщина. Во-первых, он был легким в управлении, не требовалось больших усилий для того, чтобы повернуть рулевое колесо. Ну, а во-вторых, эти машины выпускали самой разной расцветки. Некоторые, выкрашенные в ярко-желтый, лимонный цвет, стали называть «Лимончиком» («La Petite Citron»). Здесь был и шутливый намек на происхождение фамилии хозяина фирмы.

Успех малышей типа «С» побудил автоконструкторов в других странах тоже начать выпуск маленьких автомобилей.

Одна из модификаций, в которой выпускался автомобиль «С» — торпедо. Такие машины были довольно популярны в начале XX века. Они имели открытый кузов без стекол, стоек и ветрового стекла в подражание гоночным автомобилям того времени. Обтекаемые, пулеобразные корпуса этих автомобилей напоминали тело стремительной рыбы-ската, которая по-латински называется «torpedo» («жалящий»), а по-французски — «la Torpille». От имени этой же рыбы пошло и название подводных самодвижущихся снарядов для взрыва вражеских кораблей: торпеда.

Псевдоспортивные автомобили типа «Торпедо» хорошо продавались и особенно были популярны у мужчин, желавших подчеркнуть свою лихость и смелость.

К концу 1930-х годов автомобили «Торпедо» стали терять популярность. Зато слово это надолго запечатлелось в русском языке, как название футбольной команды московского автозавода. 22 мая 1936 года состоялся дебют этой команды в первенстве футбольных клубов СССР. Название предложил известный конькобежец, первый заслуженный мастер спорта СССР, Яков Мельников. В самом деле, что более чем марка стремительного спортивного автомобиля подходит для названия спортивного клуба автомобилистов?

Двигатель торговли

В 1923 году на заводе на набережной Жавель был установлен новый конвейер, с которого начало сходить по 100 автомобилей в день. Для того времени в Европе цифра небывалая и удивительная. Многих удивляла не столько производительность конвейеров «Ситроена», сколько ставил в тупик вопрос: неужели такое число автомобилей можно продать?

Тут-то и выявился главный талант Андре Ситроена — его способность придумывать необычные и очень действенные рекламные и маркетинговые ходы. А.Ситроен разработал несколько дальновидных и новаторских идей, как расширить рынок сбыта и как создать то, что нынче называют «брендом».

Одной из таких идей была идея создания собственной дилерской сети. Вскоре гаражи, обслуживающие автомобили «Ситроен» и салоны, продающие эти автомобили, возникли по всей стране. В 1925 году у фирмы было около 5 тыс. дилеров почти в каждом французском городе. Впервые в Европе покупатели получали от продавца справочник водителя со списком утвержденных компанией ремонтных мастерских. В списке указывались тарифы на основные виды технического обслуживания. Покупатели теперь были уверены: где бы они ни жили, им обеспечен качественный сервис по одной и той же цене. Всем дилерам поставлялись фирменные запасные части. Теперь владельцы могли заменить любую неисправную деталь, не ожидая пока эту деталь им пришлют из Парижа или пока «гаражник» починит ее своими силами. В справочнике водителя вместе с тщательно иллюстрированным каталогом запасных частей объяснялось и устройство каждой модели автомобиля с точностью едва ли не до последней гайки.

А.Ситроен декларировал новаторскую для того времени мысль. Как только автомобиль продан, начинается следующий этап продажи, еще более важный. От успеха послепродажного обслуживания зависит, придет ли покупатель, однажды уже расставшийся с деньгами, в ту же компанию, когда у него в этом возникнет нужда. Сейчас это само собой разумеется, но в начале 1920-х годов такой подход означал революцию в продаже и в обслуживании.

Андре Ситроен изобрел еще один, до сих пор широко применяющийся, маркетинговый прием. Дилеры сообщали в отдел сбыта фирмы информацию о потенциальных покупателях автомобиля в своем районе. Через некоторое время эти люди получали по почте письмо, обязательно написанное от руки и

обязательно адресованное данному конкретному человеку. Текст же письма был стандартным: предложение ознакомиться с продукцией компании в ближайшем салоне для продаж и личные рекомендации уважаемому адресату, какой автомобиль для его нужд предлагает ему фирма. Этот метод оказался очень успешным. За счет подобного рода переписки с будущими клиентами объем продаж повысился более чем на 15 процентов.

Г.Форд был старомоден и, как уже говорилось, очень не любил банкиров и прочих «бездельников». Никаких других способов оплаты за свои автомобили, кроме как наличными, он не признавал. Кстати и с поставщиками он расплачивался наличными, не желая прибегать к услугам посредников-финансистов. Ситроен же был более прогрессивен. Если клиент не мог оплатить покупку за один платеж, ему предлагали сделать это в рассрочку, причем фирма разработала несколько удобных схем выплаты задолженности. При покупке автомобиля фирма также могла оформить клиенту страховку по более дешевому тарифу, чем это делали страховые агентства.

Для того, чтобы сообщить публике о том, что автомобили «Ситроен» — самые экономичные автомобили в мире, компания регулярно проводила публичные испытания различных марок. Рекламные статьи о результатах этих испытаний, в которых побеждал замечательный (а главное, дешевый) автомобиль «Ситроен», регулярно заказывались всем национальным и провинциальным газетам.

Несмотря на обширную дилерскую сеть, в стране еще оставалось достаточно мест, куда не проникал голос рекламы. По деревенской Франции был отряжен в путь караван автомобилей, который наподобие бродячего цирка останавливался в небольших городках или в деревушках. Здесь устраивались настоящие представления с целью показать, какие замечательные автомобили производят в Париже, на набережной Жавель. В свою очередь, представители компании рассказывали о достоинствах каждой модели. А главное, приехавшие автомобили можно было пощупать своими руками.

«Выставки — самое эффективное и наименее дорогое средство рекламы. Ни один из самых замысловатых рекламных приемов не может сравниться с демонстрацией продукции. Впечатление от увиденного своими глазами намного богаче того, что оставляют несколько строчек в газете», — считал А.Ситроен. И он был прав: от 3 % до 15 % посетителей выставок «на колесах» уезжали домой на собственных авто.

На любой поверхности, куда можно было наклеить плакат, наклеивали плакат с рекламой «Ситроена». Мало того, по всем

дорогам Франции было расставлено 150 тыс. дорожных знаков, меченных двойным шевроном.

Даже малыши не были забыты. «Я хотел бы, — сказал как-то Ситроен, — чтобы ребенок, который играет с машинкой, говорил не „моя машинка“, а „мой Ситроен“». И еще через шесть лет: «Первые слова, которые ребенок произнесет должны быть: папа, мама, Ситроен». Для того, чтобы завоевать детские сердца, в 1923 году была выпущена серия миниатюрных моделей автомобилей «Ситроен». Продажа моделей росла пропорционально росту продаж больших автомобилей. В 1923 году было продано 15 тыс. моделей, а через десять лет — 800 тыс. Позже на рынок была выпущена «Ситроенет» («Citroenette»), педальная машина, являвшаяся моделью в 1/3 натуральной величины серийного автомобиля 5CV. Эти педальные машины были настолько популярны, что в дни школьных каникул для них на курорте в Довиле проводились детские автомобильные гонки.

После смерти А.Ситроена производство педальных и игрушечных автомобилей прекратили. Но в 1938 году, во время государственного визита во Францию английского короля Георга VI и королевы Елизаветы, монархам подарили две педальные машины в подарок наследникам, принцессе Елизавете (нынешней королеве Великобритании) и принцессе Маргарет. Один из этих автомобильчиков сохранился до сих пор. Он находится в музее Букингемского дворца.

4 октября 1924 года, в день открытия семнадцатого Парижского автосалона, небо над Парижем было безоблачным и голубым. Поэтому пятикилометровая надпись «CITROEN», сделанная заказанным для этой цели аэропланом, долго висела над Триумфальной аркой. Это была первая реклама такого рода во Франции.

Коммерческий талант Андре Ситроена проявился в том, что одним из первых промышленников двадцатого века Ситроен начал строить не просто марку, но то, что в наше время называется «брендом». При этом и компания, и ее продукция наделялись узнаваемыми чертами. Отношения фирмы с покупателями очень напоминали отношения мужчины и женщины в процессе ухаживания. Покупатель был горд, приобретая такую славную машину, как «Ситроен», а фирма «обхаживала» покупателя, делая мелкие подарки и потакая капризам, которые зачастую сама же вкладывала ему в голову.

Еще один факт из истории рекламных кампаний «Ситроена», который был немаловажен в такой католической стране, как Франция. В 1930 году Андре Ситроен подарил римскому папе Пию XI шестицилиндровый автомобиль модели «С6» «Ситроен

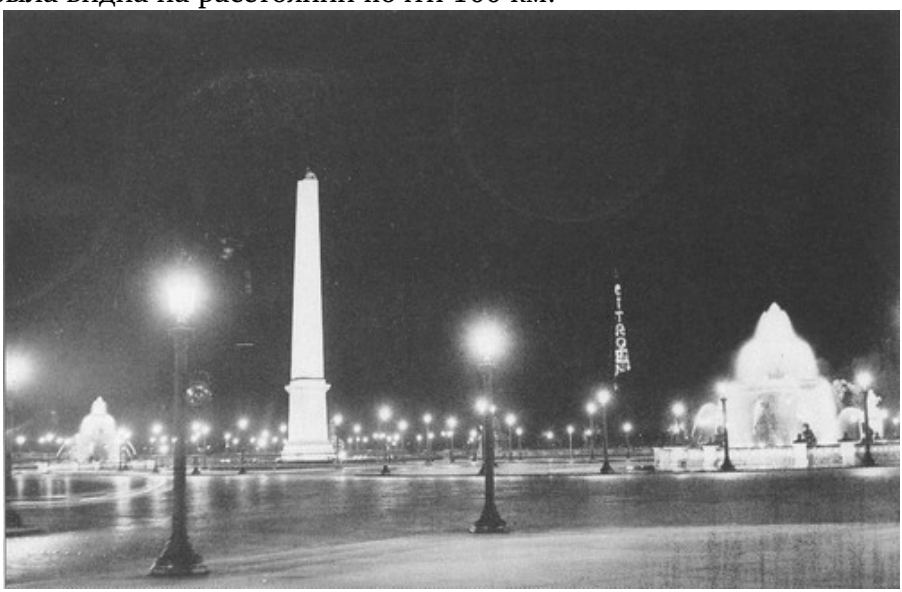
Ликтория». На этой машине установили небольшой трон. Таким образом, «Ситроен Ликтория» стал предшественником современных «папамобилей». Впрочем, использовалась машина немного. На счетчике пройденного пути значится всего 159 километров. Отчасти это было обусловлено тем, что поездки римского папы по миру только начинались. Да что там — по миру. Начиная с 1870 года и вплоть до 1929, римские папы не покидали пределы Ватиканского дворца, демонстрируя тем самым обиду на Итальянское королевство за вооруженный захват Рима и области вокруг него, которая с давних времен считалась подвластной наследникам апостола Петра.

Еще одна встреча со «стальной красавицей»

Светить — и никаких гвоздей…

В.Маяковский

В середине 1920-х годов в Париже совсем не нужно было посещать демонстрационный зал компании «Ситроен», чтобы узнать, что в мире существует такая фирма. Андре Ситроен постарался «отметиться» во многих уголках любимого города. Пожалуй, самый известный его рекламный трюк — надпись «Citroën», зажигавшаяся на Эйфелевой башне каждую ночь с 1925 по 1934 год. Для этого было использовано 250 тыс. электрических лампочек и 600 километров проводов. Эта грандиозная реклама была видна на расстоянии почти 100 км!



1925 год. Освещенная на средства А.Ситроена площадь Согласия и Эйфелева башня с рекламой фирмы.

Это была еще одна встреча А.Ситроена с парижской «стальной красавицей». Идея «зажечь» Эйфелеву башню принадлежала специалисту по световым шоу и иллюминациям итальянцу **Фернану Якопоци (Fernand Jacopozzi).** В свою очередь она, как и всякая красивая идея, «зажгла» Андре Ситроена. Однако, посчитав, какие счета за электричество ему придется оплачивать, Ситроен несколько остыл. И тут до него

доходит известие, что Г.Форд желает абонировать башню для той же, рекламной, цели. Форд намекнул даже, что желал бы не только заключить контракт на исключительное использование иллюминации Эйфелевой башни. Он хотел бы купить ее, разобрать на части и перевезти в США, чтобы собрать там.

Узнав о происках американского «автомобильного короля» французский «автомобильный король» тут же отбросил все сомнения. И вот 4 июля 1925 года сорокачетырехлетний А.Ситроен в сопровождении жены и трех своих детей приезжает на торжественную церемонию, где поворотом электрического выключателя включает иллюминацию Эйфелевой башни.

20 мая 1927 года американский летчик Чарльз Линдберг завершал свой 34-часовый перелет через Атлантический океан. Чтобы совершить посадку в Париже, он ориентировался на сверкающую рекламной надписью башню. Интересно, что через неделю американца, ставшего всемирно известным героем, привезли на набережную Жавель, чтобы показать ему тоже всемирно известную достопримечательность французской столицы, завод А.Ситроена.

Но, следует сказать, что А.Ситроен не ограничился «захватом» Эйфелевой башни. С его легкой руки и при его финансировании во французской столице по вечерам начали специально освещать площадь Согласия и Триумфальную Арку. Это было сделано впервые. Ночная иллюминация оказалась еще одним украшением Парижа. Сейчас нам трудно представить, каким мрачными оказывались даже центральные улицы города, когда спускалась ночь.

По бездорожью

В 1920-х годах дочерняя фирма «Ситроен — Кегресс — Энстен» производила автомобили «Ситроен» на полугусеничном ходу. Эта продукция имела устойчивый коммерческий успех. Автомобили повышенной проходимости могли преодолевать крутые склоны и двигаться по ровной поверхности со скоростью до 60 км в час. Они использовались на полевых работах, на лесозаготовках и в армиях Франции, Бельгии, Польши и Великобритании. В годы Второй мировой войны уцелевшие образцы Германия даже задействовала на Восточном фронте. Во многом такая популярность была обусловлена рекламными автопробегами. Автогонки и автопробеги всегда были очень важны при рекламировании продукции. И такой мастер рекламы, как Ситроен, не мог не воспользоваться тем, чтобы привлечь мировое внимание к этим образцам продукции своей фирмы.

Первый пробег автомобилей высокой проходимости состоялся в феврале 1921 года. Караван автомобилей «B2» на гусеничном ходу поднялся на вершину горы Мон-Ревар (1563 м над уровнем моря) во французских Альпах. А в сентябре того же года по заданию министерства обороны Франции три вездехода проехали от Парижа до Аркашона, небольшого городка на побережье Бискайского залива, причем один из вездеходов тащил за собой передвижной двухэтажный дом весом в 3.5 тонн. Почему до Аркашона? Дело в том, что в районе этого городка находится самая высокая в Европе дюна де Пила высотой 115 м. Вездеходы ползали по песку в разных направлениях и по разным уклонам, забирались на ее вершину. Проверка показала, что вездеходы Ситроена-Кегресса одинаково хорошо движутся как по снегу, так и по песку.

Военные маневры в Англии в мае 1923 года. На вездеходе Кегресса-Ситроена королева Мэри и принцесса Мэри

В первую неделю июля 1922 года в Англии в присутствии журналистов и военных провели еще одни испытания. Они проводились на грандиозной армейской свалке в Слоу в 30 км к западу от Лондона. Здесь со времен Первой мировой войны скопилось множество ржавых военных грузовиков, которые предполагалось отправить в переплавку. Это место казалось идеальным для проверки возможностей вездеходов: гравийный карьер, множество препятствий из торчащих то здесь, то там ржавых обломков. К тому же в день испытаний прошел сильнейший дождь. Две машины на полугусеничном ходу забирались по скользким откосам, иной раз имеющим уклон в 45 градусов, протащили по рельсам два железнодорожных вагона наполненных пассажирами. Затем вездеходы Кегресса совершили автопробег по маршруту Лондон — Кембридж — Лондон (около 175 км) со средней скоростью около 35 км в час.

Испытания были признаны удачными, и за последующие 10 лет в Великобритании продали около 200 автомобилей повышенной проходимости. В армии эти автомобили использовали, как тягачи пушек и транспорт для орудийного расчета. В Слоу, на том самом месте, где происходили испытания вездеходов в 1922 году, через четыре года был построен сборочный завод компании «Ситроен-Кегресс-Энстен», где собирались вездеходы с привычным для Англии правым положением руля.

Ситроен присутствовал на испытаниях 1922 года. В том же году он заручился поддержкой изобретателя танка, генерала **Эрнеста Данлопа Свинтона (Ernest Dunlop Swinton) (1868–1951).** У Свинтона было множество связей в военном ведомстве, министерстве иностранных дел и в Парламенте. Эти связи «сработали», когда готовилась экспедиция через Африку («Черный переход») и французским вездеходам надо было проехать через территорию английских колоний. А особенно знакомства генерала Свинтона оказались полезными при подготовке и осуществлении автопробега через азиатский материк («Желтый переход»).

Что такое колониальная империя?

Одни говорят —
«цивилизация»,
другие —
«колониальная политика».

В.Маяковский

Знаете ли Вы, что такое французская колониальная империя? Нет, Вы не знаете, что такое французская колониальная империя.

Это значит, что даже в самом провинциальном городке в лавке Вы сможете задешево купить дивные товары далеких стран.

Это значит, что Вы не удивляетесь, встретив на прогулке возле Собора Парижской богоматери, семейство из Индокитая, беседующее между собой на французском языке. Это значит, что заморский Алжир и еще более заморскую Мартинику Вы воспринимаете такими же департаментами Великой Франции, как, скажем, Прованс или Бретань, только более экзотичными. А съездить в отпуск в Бейрут и Дамаск Вам мешает только не слишком толстый кошелек.

Это значит, что Вас невольно распирает гордость от того, что во всех уголках Земного шара французы ведут к Цивилизации дикие народы. О том, что такое Цивилизация можно, конечно, поспорить. Однако, несомненно, что ее составной частью является великий могучий свободный французский язык и дивная французская культура. Так вот, на территориях, которые цивилизуют французы, проживают более 60 миллионов человек. Французская колониальная империя уступает по величине только Британской. Но и над ней никогда не заходит солнце.

Это значит, что Ваши сыновья с завистью и уважением глядят на загорелых солдат, силой оружия утверждавших ту самую Цивилизацию в Индокитае, в экваториальной Африке и на Мадагаскаре. Или, начитавшись Жюль Верна (очень полезный писатель и истинный патриот Франции), мечтают стать моряками, чтобы открыть последние оставшиеся еще не открытыми земли и присоединить их к Франции в качестве новых колоний.

Это значит, что Вы сами безусловно уважаете тех смелых французов, которые в течение многих лет проживают среди диких народов, принося недоразвитым туземцам блага в виде передовой промышленности, развитого сельского хозяйства и благородной веры в Христа. Для многих из них колонии стали могилой, для

многих — новой родиной.

Это значит, что Вы не считаете бездумной тратой государственных денег попытки соединить все французские владения в Африке сетью автомобильных и железных дорог. Небезызвестный Сесиль Родс пытался «нанизать» все африканские колонии Британской империи на гигантскую железную дорогу от Александрии до Кейптауна и этот дерзкий замысел ему почти удался. Франции предстояла задача не менее дерзкая: проложить дороги через огромную песчаную пустыню Сахару, а затем — через центральноафриканскую саванну и джунгли. В 1916 году французская военная экспедиция попыталась по зыбучим пескам прорваться от Алжира до реки Нигер. Почти все смельчаки погибли в песках.

Через Сахару (17 декабря 1922 — 7 марта 1923)

До 1920 года попытки покорить на автомобиле Сахару повторялись еще три раза.

Сахара — не бесконечное море песка, как это сначала кажется. Здесь имеются горные цепи, по высоте вполне сравнимые с Альпами. Перепады между дневной и ночной температурами очень велики. Их одинаково плохо переносят и люди, и автомобили. Вода в радиаторе может кипеть днем и замерзать ночью.

Осень 1922 года. Андре Ситроен у карты автопробега через Сахару

Не удивительно, что идея автопробега вездеходов «Ситроен» с

севера на юг Африки, через все колониальные владения Франции вызвала большой интерес в стране.

Несмотря на свою склонность к риску, А.Ситроен считал, что в любом предприятии успех является производным от правильного научного анализа проблемы и энергичной организации процесса достижения цели. Если учтены все мелочи и не оставлено никакой возможности для случайностей, успех обеспечен. И хотя на автопробег через Сахару и экваториальную Африку изначально набрасывался флер авантюрного приключения, А.Ситроен и его сотрудники тщательно продумывали все детали этого предприятия так же, как они продумывали и планировали любое свое предприятие.

Итак, необходимо было решить три задачи: подготовить и проверить вездеходы, проложить маршрут путешествия, организовать на этом маршруте связь и снабжение и, наконец, подобрать участников для нелегкого автопробега.

Зимой 1921–1922 года несколько вездеходов «Ситроен» были доставлены на юг Алжира, откуда началась разведка маршрута. Ответственным за эту разведку был **Луи Одуэн-Дюбрей (Louis Audouin-Dubreuil) (1887–1960)**, бывший кавалерист (служивший, в том числе, и в Алжире в специальных верблюжьих отрядах), авиатор-любитель и прирожденный исследователь. В свои тридцать пять лет он имел огромный опыт в путешествиях по пустыне, в том числе, и на автомобиле. Он был влюблен в Сахару и после окончания «черного» и «желтого» автопробегов остался жить на юге Алжира, откуда совершал рискованные поездки по пустыне на автомобиле «Ситроен» 2CV. В конце своей жизни он поселился в городе Зарзис в Тунисе, где умер и похоронен в 1960 году.

Возглавил экспедицию Жорж-Мари Хаардт. Хладнокровный и рассудительный, он был полной противоположностью Одуэн-Дюбрею и, вероятно, поэтому их тандем прекрасно справился со своими задачами.

К рейсу через Сахару готовились тщательно. Неудача автопробега 1916 года напоминала: аварии в пути недопустимы. Любая ошибка могла закончиться плачевно. Любая трагедия наносила непоправимый урон марке «Ситроен». Ведь пробег через Сахару был первым, за которым «не смыкая глаз» следила мировая пресса. Как только по радио или по телеграфу долетали новости из пустыни, их тут же публиковали все парижские и мировые газеты. Более того, путешественники снимали кинофильм, который потом предполагалось показать в кинотеатрах Европы и Америки.

Так что расчета «на авось» не было. Удача автопробега

тщательно подготавливалась как во Франции, так и в Африке. В результате предпробеговых испытаний изменили конструкцию вездехода и создали новое снаряжение. Было тщательно продумано размещение этого снаряжения в кузове автомобиля.

К осени 1922 года подготовка закончилась. В Африку доставили пятнадцать автомобилей на гусеничном ходу. На пяти из них экспедиция должна была преодолеть весь путь через Сахару от Алжира до Тимбукту и обратно. Десять автомобилей предназначались для снабжения и должны были пройти только часть пути. Пять автомобилей двинулись от алжирского города Туггурт до оазиса Ин Салах. Пять других двинулись из порта Дакар в Тимбукту, чтобы к прибытию туда экспедиции подготовить склады горючего и запасных частей.

По плану экспедиция должна была преодолеть почти 3 200 км по пустыне за двадцать два дня, проходя каждый день около 160 километров. 17 декабря 1922 года десять смельчаков — участников экспедиции на пяти вездеходах выехали из Туггурта и взяли курс на юг. Вездеходы были двухместными, у каждого — свое имя и свой флаг. В командорской машине «Золотой Скарабей» ехали Ж.-М.Хаардт и механик-водитель Морис Билли. За ними следовал «Серебряный полумесяц» (Л.Одуэн-Дюбрей и водитель Морис Пено). Третий автомобиль назывался «Летающая черепаха». Его вел Роже Прюдом. На «Летающей черепахе» находилось все кинооборудование экспедиции. Здесь же ехал официальный историк и кинооператор экспедиции Поль Кастельман. В четвертой машине, которая называлась «Бык Апис», ехали водитель Рене Рабу и представитель французских колониальных сил, а также проводник и переводчик экспедиции Шапуи. Замыкал колонну вездеход, названный не очень презентабельно «Ползущая гусеница». Его вел механик Фернан Билли, а на втором месте сидел летчик-лейтенант Жорж Эстьен. Он был сыном генерала Эстьена, основателя французских танковых войск. Сам Жорж Эстьен впоследствии был среди тех, кто прокладывал воздушные пути над Сахарой.

У экспедиции был и живой талисман, белый терьер Флосси, принадлежавший Хаардту. Флосси не только благополучно преодолел 3 тыс. км по пустыне, но и стал потом прототипом собачки Милу («Снежок») в знаменитой серии комиксов бельгийского художника Эрже (Hergé) о путешествиях по всему миру журналиста Тантана и его четвероногого друга.

Каждая машина везла 2 тонны груза, 25 литров питьевой воды и дополнительный бак со 150 литрами горючего. Над каждой машиной был тент, который легко снимался и превращался по ночам в палатку.

Все члены команды имели ружья и достаточно патронов для защиты от нападения. Кроме того, на трех машинах были установлены пулеметы, которые даже не скрывались от глаз случайных встречных с тем, чтобы уберечь этих самых встречных от соблазна напасть на путешественников.

Каждый день движение начиналось в пять часов утра, незадолго до восхода солнца. С коротким перерывом на обед в полдень двигались до 10 вечера. В Сахаре темнеет около 6 часов вечера, и тьма падает за несколько минут. После захода солнца машины продолжали движение, освещая себе путь фарами. На ночевку размещались внутри кольца автомобилей. Пулеметы при этом были направлены наружу.

За четыре первых дня караван преодолел первый этап своего пути, преодолев почти 1 000 км до оазиса Ин-Салах. Средняя скорость передвижения автомобилей составляла около 35 км в час. Это в десять раз превышало скорость перемещения на верблюдах.

Ин-Салах был последним оплотом цивилизации. После двухдневного отдыха путешественники углубились в пески. Теперь караван двигался по сплошному бездорожью. При пересечении плато Хоггар (около 900 м над уровнем моря) пришлось испытать возможности вездеходов забираться на крутые подъемы.

Это был самый тяжелый участок пути. Перед участниками экспедиции лежала такая Сахара, которую обычно представляют по книгам и рассказам: безбрежное море подвижных песчаных барханов, иногда достигающих высоты трехэтажного дома. На полтысячи километров в округе — ни колодца, ни оазиса. Малейшая ошибка в навигации может стоить жизни. Не имея ни дороги, ни проводника экспедиция Хаардта определяла свое положение, как корабль в море, с помощью секстанта и компаса.

И Сахара, действительно, была похожа на море. Застигни экспедицию буря, путешественников погребли бы под собой движущиеся горы песка. В своем дневнике Хаардт пишет о постоянно встречавшихся на их пути скелетах верблюдов, отмечавших след погибших караванов.

Новый 1923 год экспедиция встречала в пути, пройдя уже более 2 000 км своего пустынного маршрута. Шампанское было выпито у ночного костра, но новогодних каникул не предвиделось. 4 января путешественники вышли к маленькому городку Бурем на берегах реки Нигер. Экспедиция Хаардта повернула в западном направлении и продолжала движение по саванне вдоль русла реки. Через два дня они прибыли в древний город Тимбукту, где их встречала многотысячная разноцветная

толпа местных жителей. Местные музыканты даже попытались в честь прибывших французов сыграть «Марсельезу».

Официальная встреча произошла на следующий день, 7 января 1923 года. Экспедицию встретил французский колониальный губернатор. На встрече Хаардт сказал: «Мы надеемся, что в результате наших усилий вновь оживут старые караванные пути, еще во времена Карла Великого связывавшие Алжир и Тунис с Нигером».

Затем участники экспедиции отправили радиограмму об успешном завершении экспедиции своему патрону на набережную Жавель и получили в ответ теплое приветствие.

После отдыха и подготовки автомобилей 10 февраля 1923 года экспедиция двинулась в обратный путь, чтобы вернуться в исходную точку своего маршрута, Туггурт, где их должен был встречать Андре Ситроен собственной персоной. Обратный путь был совсем не легким. Пришлось преодолевать пустынные пространства, когда там днем жара достигала своего максимума. Плавилась смазка в подшипниках, и приходилось делать частые остановки для технического обслуживания. А ночью путешественники дрожали в палатках от холода, кутались во все теплое. Ведь при следовании по маршруту невозможно было найти даже веточки, чтобы поддержать костер. 18 февраля автомобили экспедиции перевалили через плато Хоггар, и сделали однодневный привал на высоте 1.5 км над уровнем моря, в условиях вполне подходящих для приятного отдыха.

Два дня спустя, когда экспедиция пересекала пустыню, им встретились несколько местных жителей на верблюдах, которые сообщили, что прошлым вечером в оазисе они видели такие же вездеходы. Пассажиром одного из них была белая женщина! Хаардт не сомневался, что это навстречу им выехал А.Ситроен с женой.

24 февраля в 11 часов дня возле оазиса Таджмут состоялась долгожданная встреча. Экспедицию приветствовали А.Ситроен с женой и А.Кегресс. «Автомобили остановились в нескольких метрах от нас, мы выскочили из машин и обнялись… Все, что можно было сказать: это самые волнующие минуты в нашей жизни… Господин Ситроен позаботился обо всем. Он даже привез нам письма из Франции. Не обошел он вниманием и наших водителей, тепло поздоровавшись также и с ними» — вспоминал позже Хаардт. Не было забыто и шампанское. Импровизированное торжество состоялось прямо у автомобилей. Все сидели, привалившись к колесам автомобиля, прямо на земле, провозглашали в честь друг друга тосты и рассказывали о своих приключениях.

26 февраля кавалькада автомобилей триумфально вступила в Ин-Салах, стены которого были по такому случаю украшены французскими флагами. На центральной площади состоялись торжества, в которых принимали участие представитель алжирского генерал-губернатора и приглашенный А.Ситроеном генерал Эстьен. Генерал специально приехал сюда, на границу Сахары, чтобы встретиться со своим сыном.

На следующий день А.Ситроен с супругой уехали в Париж. А Хаардт и его команда двинулись в сторону Туггурта, где 7 марта 1923 года путешествие через Сахару завершилось. Экипажи преодолели 7000 километров за 40 дней. Были покорены дикие просторы Сахары. Вездеходы «Ситроен» пересекли те пространства, которые раньше можно было преодолеть только на верблюде, да и то с риском для жизни.

11 января 1923 года газета «Таймс» написала: «Люди, вынесшие такое путешествие, удивительные; машины, покорившие эту дорогу — чудо».

17 марта 1923 года. Триумфальное возвращение в Париж участников транссахарского автопробега. Слева направо: Адуэн-Дюбрей, Хаардт, госпожа Ситроен, Андре Ситроен, полковник Эстьен, французский изобретатель танка.

Первое поражение А.Ситроена

Встреча в пустыне. «Верблюд умер — его заменил „Ситроен“» — было провозглашено на встрече участников автопробега.

Североафриканские приключения закончились. Ситроен возвратился к повседневной рутине. Но путешествие по Сахаре воспламенило его воображение. Почему бы не использовать потрясающую коммерческую возможность, которую предоставлял успех этого путешествия? Почему бы не организовать регулярное транспортное туристское сообщение через Сахару.

По расчетам А.Ситроена за приемлемую цену, 40 тыс. франков, турист получал возможность проехать на вездеходах «Ситроен-Кегресс» от границы с Марокко через пески Сахары до Тимбукту и обратно. В оазисах по пути следования предполагалось построить роскошные современные гостиницы с холодной и горячей водой. Не в палатках же ночевать за свои деньги, хоть это и очень романтично! Впрочем, романтика арабского востока должна была присутствовать в оформлении гостиниц. Кроме того предполагалось, что одну ночь, по крайней мере, туристы все-таки проведут наедине с суровой природой под аутентичным шатром, но, опять же, без мелких раздражающих неудобств, присущих жизни диких кочевников-туарегов.

Одновременно с началом рекламной компании были подготовлены семьдесят вездеходов. Причем основой для них были не 10-сильные «Ситроены», а более мощные и роскошные автомобили фирмы «Морс», поставленные на гусеницы

конструкции А.Кегресса.

Подготовка продолжалась одиннадцать месяцев. Первый рейс планировалось отправить 6 января 1925 года. Одним из участников должен был быть А.Ситроен с супругой. Пригласили и других важных персон: короля Бельгии Альберта I, начальника Генерального штаба маршала Петена, генерал-губернатора Алжира Стеега (Steeg).

Но перед самым началом путешествия военные отказались обеспечить безопасность высоким гостям якобы из-за обострения ситуации на границе с Марокко. Оказалось, что армия совсем не хотела поощрять гражданский автотуризм в Сахаре. Ситроену пришлось лично отменить планировавшийся тур.

Столкнувшись почти с явным саботажем военных, А.Ситроен отказывается от радужных планов, ликвидирует туристическую компанию и распродает автомобили. То что это, скорее всего, был саботаж ему стало известно позже. Оказалось, никаких волнений диких племен на марокканской границе в то время не было. Кто-то выдумал эти волнения, чтобы сорвать планы Ситроена. Более А.Ситроен никогда не возвращался к этому вопросу, но было очевидно, что он подозревал в интригах на высшем уровне своего конкурента, Луи Рено, и некоторых людей из высших эшелонов власти. В самом деле, когда через несколько месяцев с аналогичным планом организовать путешествия на автомобилях через пустыню, выступила компания «Рено», армейское начальство никаких препятствий ей не чинило.

Это фиаско было первым поражением, которое потерпел А.Ситроен в своей блестящей карьере предпринимателя. До этого все его начинания удавались. Это был нехороший признак. Признак того, что уже в достаточно высоких кругах поднималось антисемитское возмущение тем, что «этот еврейчик с набережной Жавель» слишком многое себе позволяет. Методы А.Ситроена, нарушавшего неписанные правила французской жизни и шагающего через установленные барьеры, встречали сопротивление со стороны многих консерваторов, наделенных государственной властью.

Черный переход (28 октября 1924 — 26 июня 1925)

Сегодня, я вижу, особенно грустен твой взгляд,
И руки особенно тонки, колени обняв.
Послушай: далеко, далеко, на озере Чад
Изысканный бродит жираф.

Н.Гумилев

Однако со свойственным ему оптимизмом А.Ситроен не долго переживал неудачу. Он переключился на другой многообещающий проект: трансафриканский пробег вездеходов. Это мероприятие, получившее название «Черный переход», должно было стать полноценной научной экспедицией, сопровождаемой фотографами и кинооператорами. Кроме того, трансафриканский переход должен был иметь большое культурное и политическое значение. Поэтому президент французской республики, Гастон Думерг, и министерство колоний этот проект одобрили. Ведь автопробег представлял прекрасный случай установить стратегический наземный путь от французской Северной Африки до колонии Джибути на африканском роге и далее до Мадагаскара. Поддержали экспедицию также Французское Географическое общество и Музей Национальной истории.

Предполагалось, что начавшись в октябре 1924, экспедиция завершится в июле 1925 года. Маршрут был проложен от Алжира через Сахару, Нигер и Судан до порта Момбаса на Индийском океане. Вездеходам «Ситроен» предстояло преодолеть пески Сахары, саванну, реки, болота и тропический лес. Затем, кораблем экспедиция переправлялась на остров Мадагаскар, где пробег и завершался. Общая его протяженность, таким образом, составляла более 20 тысяч километров.

В пробеге участвовали 8 автомобилей типа «B2» и 16 человек. Среди участников были директор исследовательской лаборатории фирмы «Ситроен» Шарль Брюль (Charles Brull), медик и зоолог Эжен Бергони (Eugene Bergonie), художник Александр Яковлев и кинорежиссер Леон Пуарье (Leon Poirier). Руководителем экспедиции был все тот же Ж.-М.Хаардт, а его заместителем назначили Луи Адуэна-Дюбрея. Кроме 8 основных автомобилей

трансафриканский пробег, так же как и транссахарский обслуживало еще множество автомобилей на гусеничном и на колесном ходу, которые доставляли в промежуточные пункты еду, воду, горючее и запасные части.

Экспедиция началась 28 октября 1924 года от французского форта Колом-Бешар на северо-западе Алжира, неподалеку от границы с Марокко и двинулась на юг. Эта часть маршрута была хорошо известна и командору пробега, и его заместителю. Машины двигались по трассе прошлогоднего, транссахарского, перехода. Поэтому довольно быстро они преодолели море песков и 19 ноября достигли города Бурем на реке Нигер, откуда путешественники прошли вниз по течению реки до города Ниамей. В Ниамее 16 «автонаездников» встретили 3 тысячи всадников на лошадях и верблюдах, собравшихся сюда со всех окрестностей, чтобы увидеть неустрашимых французов.

Затем вездеходы направились к востоку вдоль северной границы Нигерии. Дорога позволяла двигаться в быстром темпе. К 1 декабря экспедиция достигла Тессауа, где ее участники встретились с султаном Барму. Султан с интересом рассматривал необычные самодвижущиеся повозки, а французы — сопровождавший правителя гарем, в котором была, по слухам, сотня жен. Через пять дней экспедиция уже прибыла в Зиндер, старинный торговый (и, в том числе, работорговый) город, который находился на пересечении торговых путей Центральной Африки.

Но вскоре беззаботная прогулка завершилась. При движении вокруг озера Чад путешественникам пришлось вручную прорубать дорогу в стенах травы, вымахавшей с рост человека. В траве паслись стада африканских (совсем не добродушных) слонов. Автомобиль Хаардта поломался, застряв в овраге неподалеку от города Банде. Только 18 декабря путешественники достигли спокойных вод озера, с заросшими камышом берегами. Здесь караван повернул на юг. Рождество путешественники встречали в административном центре французской экваториальной Африки, Форт-Лами (теперь это столица республики Чад, Нджамена)

3 января, благополучно встретив новый, 1925, год, участники экспедиции двинулись на юг и вступили в район африканских джунглей. Здесь больше опасаться приходилось не слонов или львов, а местных дикарей, которых французские миссионеры еще не приучили к ношению одежды и не отучили от каннибализма. Передвижение экспедиции через джунгли сопровождало эхо тамтамов. Местные жители сообщали друг другу о передвижении белых. Наверняка за путешественниками внимательно следили и, вполне возможно, только ангел-хранитель Хаардта удерживал

местных охотников от нападения. В случае такового нападения победа была бы, скорее всего, на стороне маленьких ловких туземцев, вооруженных, к тому же духовыми ружьями и отравленными стрелами.

Первые 650 километров пути преодолеть было сравнительно легко — дорогу недавно проторили местные армейские части. Но затем машины двигались ужасающе медленно, пока 12 марта путешественники не достигли Стэнливиля (сейчас это город Кисангани в Демократической Республике Конго).

Хаардт пробивался на своих автомобилях сквозь плотные, душные заросли, пересекал вброд реки. За пятьдесят лет до него здесь с таким же трудом пробирался американский журналист и путешественник Стэнли, в честь которого позже и был назван город Стэнливиль. Через реки автомашины переправлялись по мостам. Если же имевшиеся мосты тяжести автомобилей не выдерживали, приходилось строить плоты.

Впрочем, природа джунглей была великолепна. Художник Яковлев просто обалдел от вида огромных разноцветных бабочек, грациозно перелетающих с одного экзотического цветка на другой.

В другой раз, когда Яковлев нарисовал портрет одного из дружественных вождей туземцев. Тот, растрогавшись, подарил ему в жены свою младшую дочь. На помощь пришел Хаардт. Со свойственной ему невозмутимой вежливостью командор поблагодарил вождя, но подарок с деланным сожалением отверг. Отказ он объяснил просто и понятно. Строгий господин, отправивший их в далекий путь, Великий и Всеведущий Андре Ситроен, запретил им прикасаться к женщинам во время экспедиции.

Отдохнув в Стэнливиле одиннадцать дней, путешественники направились на север, в Уганду, к озеру Виктория. Озеро находилось уже в пределах британских колониальных владений. Планировалось, что в городе Кампала экспедиция разделится на четыре отряда по два автомобиля в каждом. Отряд под руководством Адуэна-Дюбрея двинется к порту Момбаса через кенийскую саванну, город Найроби и по пути поднимется на вершину горы Килиманджаро (2 900 м над уровнем моря). Из Момбасы эта группа поплывет на Мадагаскар, где встретится с другими участниками экспедиции.

Второй отряд под командой коменданта Беттембурга возьмет курс на восток, пересечет озеро Виктория на корабле, а реку Вами — по проложенному ими самими понтонному мосту длиной около 5.5 метров. На реке Замбези путешественники посетят могилу знаменитого исследователя Африки Д.Ливингстона, и 15

мая 1925 года прибудут в порт Дар-эс-Салам, откуда также отправятся на Мадагаскар.

Третья группа — ее возглавил Шарль Брюль — должна была проделать довольно длинный путь на юг до Кейптауна. На Мадагаскар они отплывали в начале августа и не из Кейптауна, а из другого южноафриканского порта, Дурбана. Члены этого отряда могли бы с полным основанием сказать: «Мы преодолели на автомобилях всю Африку, с севера на юг». Исключительная длина пути для этой группы искупалась его относительной легкостью. В Родезии незадолго до этого англичане проложили приличные дороги, на которых вездеходам следовало показать скорее свои скоростные, а не вездеходные качества. В городе Булавайо была запланирована встреча с будущим королем Великобритании Эдуардом VIII, который в то время посещал с официальным визитом Южную Африку.

Четвертый отряд, руководимый Хаардтом, пошел по самому тяжелому маршруту. Британские колониальные власти, например, считали путь от озера Виктория до порта Беира в Мозамбике принципиально непроходимым. В самом начале, когда путешественники уходили на юг от озера Виктория, они двигались со скоростью 1 километр в час через мрачные джунгли. Дорогу себе прокладывали топорами и лопатами под сплошным дождем. Двигаться приходилось, руководствуясь компасом. 300 первых километров от озера Виктория казались адом. Несколько дней экспедиция проходила километров по 8 в день. Было от чего отчаяться! Зато оставшиеся 700 км от городка Блантайр (в нынешнем африканском государстве Малави) до Беиры показались экипажам детской игрой, хотя это, конечно, было не так. Разбитые вездеходы преодолевали огромную долину, утопая в грязи. Когда вездеходы застревали в трясине, их вытаскивали по-бурлачьи, веревкой. Пережили путешественники и испытание огнем. Под жарким солнцем вспыхнула трава, и сильный ветер гнал на них стену огня. Спасения, казалось, не было. Горели и плавились резиновые гусеницы, тлели брезентовые тенты… К счастью, ветер немного ослаб. Это позволило вездеходам на максимальной скорости оторваться от пожара. Группа Хаардта добралась до порта Беира и 20 июня 1925 года отплыла оттуда на Мадагаскар.

Осенью экспедиция морем возвратилась в Париж. Их встречали как национальных героев, не меньше. Был прием у президента и у премьер-министра, в парламенте и в министерстве обороны. О «черном переходе» знали все, поскольку все время газеты публиковали репортажи из Африки.

В Лувре открылась выставка материалов, собранных в ходе

путешествия. Кинооператор экспедиции отснял около 3 тысяч метров кинопленки и сделал 8 тысяч фотографий. Были также собраны более 2 тысяч образцов животных, птиц и насекомых, многие из которых не были известны науке.

Чуть позже вездеход Хаардта, который назывался «Золотой скарабей» был приобретен Военным музеем Франции и выставлен во дворце Инвалидов. Фильм Леона Пуарье «Черный переход» сделал огромную кассу. Даже теперь этот черно-белый фильм смотрится с интересом и до конца держит зрителя в напряжении. Достаточно редкий случай для документального фильма.

Общая стоимость экспедиции оценивалась в тогдашних ценах в 100 тыс. фунтов стерлингов. Участие в престижных автогонках обошлось бы не в меньшую сумму, но эффект, произведенный «черным переходом» был несравним. О трансафриканском рейде вездеходов знали все! И все знали, что это были вездеходы фирмы «Ситроен»!

Желтый переход (4 апреля 1931 — 12 февраля 1932)

Я земной шар чуть не весь обошел…

В.Маяковский

Жорж-Мари Хаардт, снискав себе лавры покорителя Африки, не собирался на этих лаврах почивать. Благополучно пережив триумф «Черного перехода», он вместе с Андре Ситроеном начал планировать новое путешествие. Ж.-М.Хаардт загорелся идеей очередного, поистине грандиозного пробега через всю Азию вдоль древнего Великого шелкового пути, соединявшего когда-то Китай и Византию.

В древности только товары путешествовали из одного конца Азии на другой. Людей, желающих «прокатиться» от Тихого океана до Средиземного моря, не находилось. Если бы, однако, кому-то и пришло это в голову, путь только в одну сторону занял бы три года! Столько же, три года, длилась подготовка автопробега. На этот раз рекогносцировка маршрута, получение всех необходимых разрешений на проезд, размещение баз по снабжению продовольствием, топливом и запасными частями потребовало б***о***льших усилий, чем это было при подготовке «Черного пробега».

Конец июля 1931 года. Вездеходы преодолевают перевал Бурзиль. Так высоко автомобили еще не поднимались!

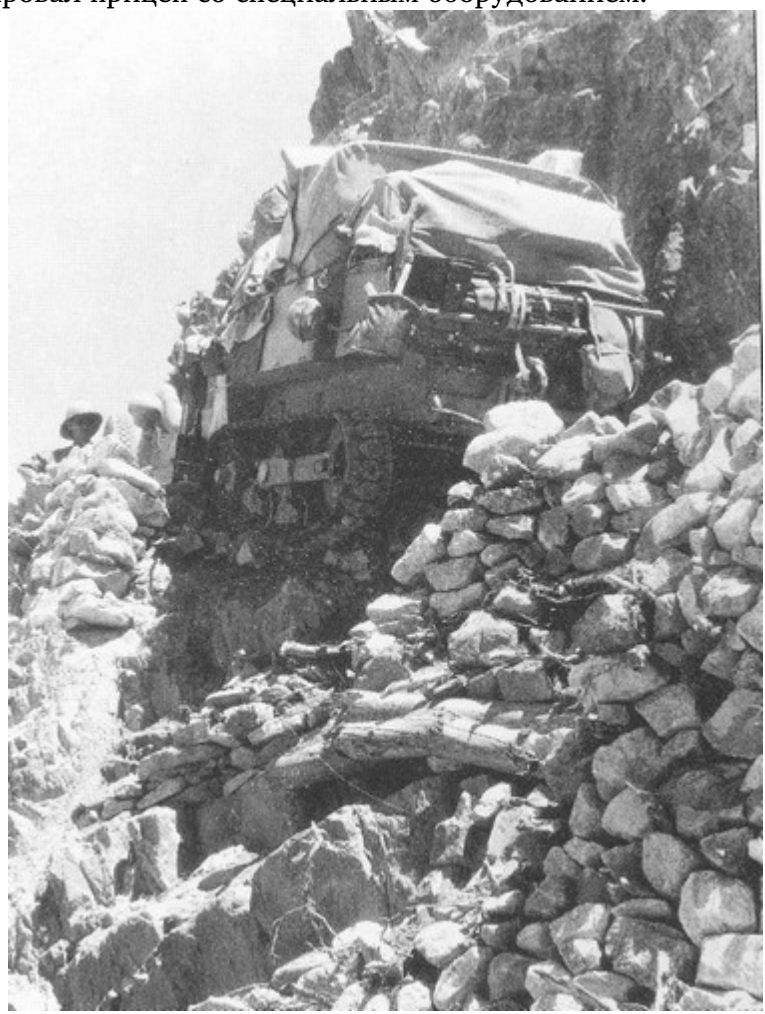
От идеи следовать непосредственно вдоль древнего караванного пути пришлось отказаться. Значительная часть этого маршрута пролегала бы по территории Советского Союза: по междуречью Волги и Дона, по закаспийским степям и пустыням Средней Азии. В течение 1920-х — 1930-х годов отношения между СССР и Францией то улучшались, то ухудшались. Как раз то время, когда готовился «Желтый переход», эти отношения в очередной раз ухудшились. Москва обставила разрешение проезда по своей территории таким количеством условий, что пришлось выбрать более сложный вариант маршрута: через Афганистан. Одна из ветвей древнего караванного пути проходила здесь, по местам, открытым для европейцев походами Александра Македонского.

Впрочем, нет худа без добра. В Афганистане автомобили должны были пройти через Вахджирский перевал. Этот перевал в горах Памира, являющийся границей между Афганистаном и Синьцзяном, находится на высоте почти 5 тысяч метров. Так высоко ни один автомобиль в мире еще не поднимался!

Безжизненную песчаную пустыню Такламакан, древний караванный путь обходил и с юга, и с севера. Обе ветки сходились

возле города Кашгар. Кашгар было решено сделать местом встречи двух отрядов, идущих сюда с противоположных направлений.

Памирский отряд, который возглавили Ж.-М.Хаардт и Л.Одуэн-Дюбрей, передвигался на семи небольших и легких вездеходах от Бейрута через Афганистан и памирские перевалы. В эту группу входили также художник Александр Яковлев (он участвовал в предыдущем автопробеге по Африке), Анри Пеке, выполнявший обязанности казначея, писатель и историк Жорж Лефевр, археолог Жозеф Акан, а также писатель и фотограф американец Мейнард Оуэн Уильямс. В памирском отряде было семь легких вездеходов: шесть типа «Р17» и один типа «Р14». Каждый вездеход имел свою функцию (штабная машина, киносъемочная, радиостанция, кухня и тому подобное) и буксировал прицеп со специальным оборудованием.



Второй отряд (его назвали «**китайским**») возглавлял **Виктор Пуэн (1902–1932)**. В этот отряд входили главный инженер-испытатель фирмы «Ситроен» Шарль Брюль (он также участвовал в африканской экспедиции), китаист Жорж Шпехт, археолог Жан Карл, натуралист Андре Раймон, доктор Робер Деластр и радист Роже Кервижиц. Этот отряд также имел в своем распоряжении семь вездеходов, более мощных, чем были у памирского отряда и два обычных грузовика. Автомобили доставили из Франции по морю. А участники добрались до начальной точки своего маршрута из Парижа через Москву по Транссибирской магистрали и по КВЖД.

Кроме того, в отряд включили и двух европейцев, проживавших в Китае. Один из них был инженер Владимир Петропавловский, уроженец России, получивший впоследствии британское подданство. Поскольку ни одному из участников экспедиции длинную русскую фамилию выговорить не удавалось, Петропавловского переименовали в «Петр***о***». Вторым «туземцем» был **Пьер Тейяр де Шарден (Pierre Teilhard de Chardin) (1881–1955)**, теолог и философ, священник-иезуит, один из создателей теории ноосферы. Тейяр де Шарден долго жил в Китае и знал китайский язык. В 1929 году он участвовал в палеонтологических раскопках, в ходе которых были открыты остатки одного из предков человека, синантропа.

В трансазиатском пробеге участвовало больше людей, чем в трансафриканском. И это не удивительно. Теперь не только «Ситроен», но и другие фирмы захотели спонсировать пробег и получить от этого рекламные дивиденды. Кроме того, значительную долю финансирования автопробег получил от американского национального географического общества, а также от французского и британского правительства.

Обычно правительственное спонсирование означает, что в экспедиции находятся представители секретных служб соответствующих стран. На них возлагаются какие-нибудь несложные околонаучные задачи, которые не мешают ведению разведки, а иногда даже помогают в этом нелегком деле. Китай в это время начиналась гражданская война. Все великие державы Европы, США и СССР имели в этом районе определенные интересы. Поэтому и разведку в Китае вели все. Агентом британской спецслужбы был, например, Владимир Петропавловский. Почти нет сомнений, что агентом французских секретных служб был руководитель «китайского» отряда, лейтенант французского флота Виктор Пуэн, покончивший жизнь

самоубийством при загадочных обстоятельствах 7 августа 1932 года, уже после окончания экспедиции.

Так что, честно говоря, советское правительство имело основания для того, чтобы чинить препятствия проезду экспедиции «Ситроена» через свою территорию. Китайское правительство во главе с Чан Кайши тоже весьма подозрительно отнеслось к этой экспедиции. Но, наконец, разрешение на проезд по стране было получено при условии участия в автопробеге также и китайских ученых и исследователей. Кроме того, китайское правительство потребовало переименовать экспедицию в «Великий китайско-французский автопробег». Археологи оставались не у дел: любые раскопки были строжайше запрещены. Фото- и киносъемки и радиопереговоры контролировались китайскими военными, которых тоже пришлось включить в состав экспедиции.

Начальной точкой «китайской» части маршрута был выбран Тяньцзин. Этот город находится в 150 км к юго-западу от Пекина. В начале 1920-х годов Тяньцзин был крупным портом и самым большим индустриальным центром Китая. Об этом говорит хотя бы то, что здесь открыли вторую в Китае городскую трамвайную линию.

Из Тяньцзина отряд Пуэна должен был выступить на запад, обойти пустыню Такламакан с юга и встретиться с памирским отрядом в Кашгаре. Объединившись, оба отряда обходили Такламакан с севера и направлялись в Пекин. Всего экспедиция должна была за 9 месяцев пройти почти 13 тысяч километров.

В феврале 1931 года, всего за шесть недель до старта «памирского» отряда из Бейрута, на севере Афганистана, вспыхнуло восстание, и проход через Вахджирский перевал стал невозможен. Однако отменить или отложить выезд уже было невозможно, поскольку организаторы уже вложили миллионы франков в создание промежуточных баз горючего, продовольствия и запасных частей. Было решено направить автомобили через Британскую Индию (которая на нынешней карте обозначена как Пакистан) и попытаться пройти на автомобилях через почти непроходимые перевалы в Гималаях. Для того, чтобы испросить на это разрешение британских властей, Хаардт срочно выехал в Лондон. При помощи широкого круга знакомств лондонского друга А.Ситроена генерала Свинтона вопрос о пропуске экспедиции через перевал в северной индийской провинции Гилгит решили быстро. Обычно эту дорогу использовал только британские военные. По слухам, была она ужасна. Генерал Свинтон также выдал Хаардту рекомендательное письмо полковнику сэру Вивиану Габриэлю, прекрасно знавшему Индию

и индийцев. Сэр Вивиан согласился сопровождать экспедицию по территории британской колонии.

Памирский отряд начал свой путь 14 апреля 1931 года из Бейрута. В соответствии с графиком машины проследовали Дамаск, Багдад, Тегеран, Герат, Кандагар и через два месяца достигла Кабула.

Начинался самый сложный этап пути. Покинув Кабул 14 июня, путешественники двинулись на юго-восток вдоль реки Кабул. У города Джелалабада колонна вездеходов начала спускаться в долину реки Инд. В лицо им дышали горячие долины Индии. Температура воздуха днем достигала 50 градусов Цельсия, а ночи казались еще жарче. Нагретые за день скалы отдавали свое тепло и дополнительно, как батареи отопления, нагревали не успевающий остыть воздух. Бензин испарялся из топливопроводов, не успевая доходить до двигателей. Горячий воздух плохо охлаждал радиаторы. Из-за этого мощность моторов снижалась. Но караван вездеходов продолжал свое движение, не сбавляя темпов.

В конце июня отряд вступил в пределы Британской Индии. Здесь их ожидал полковник Габриэль. Он, в соответствии с договоренностью, взялся сопровождать колонну по территории Индии. После недолгого отдыха отряд двинулся на север, в сторону Пешавара. После того, как вездеходы миновали провинцию Пенджаб, начался постепенный подъем по отрогам Гималаев в направлении штата Кашмир.

Столицу Кашмира, Шринагар, называют «Индийской Венецией». Город этот лежит на берегах озера на высоте почти 1 500 метров над уровнем моря. После жарких долин Инда это место кажется раем. Здесь экспедиция отдыхала несколько дней, будучи в гостях у местного махараджи. Здесь же путешественники готовились к самому сложному и опасному этапу своей экспедиции.

Только сейчас, углубившись в карты, предоставленные ему британскими военными, Хаардт понял всю сложность задачи. Караван должен был преодолеть перевал Бурзиль, находящийся на высоте 4 100 метров над уровнем моря, и затем спуститься к Кашгару. По оценкам Хаардта весь этот путь должен был занять, по крайней мере, сорок пять дней. Многие местные жители считали, что преодолеть горные перевалы на автомобилях будет невозможно. Хаардт придерживался другого мнения. Автомобили памирской группы специально сделали облегченными. Кроме того, их конструкция предусматривала частичный или даже полный демонтаж кузова и возможность его «упаковки» на прицеп. В таком облегченном виде, думалось, их можно было

«перегнать» через перевал.

Но тогда все необходимое обеспечение надо было перенести на руках или перевезти на лошадях. Простой расчет показывал: на 45 дней пути каждому участнику требовалось, по крайней мере, 450 кг багажа. Сюда входила только самое необходимое: еда, питье, теплая одежда, палатки и спальные мешки. С учетом горючего и запасных частей вес багажа мог вырасти вдвое-втрое и составить 10 тонн, а то и более. Для перевозки такого огромного груза требовалось невероятное количество носильщиков и лошадей. Следовательно, все участники экспедиции пройти через перевал не могли. К тому же по законам, установленным британскими властями, европейцам был разрешен проход через горы группами не более чем по пять человек.

Таким образом, было принято единственно возможное решение. Отряд делился на три небольшие группы, каждая из которых шла через перевал самостоятельно с интервалом в восемь дней. За это время носильщики и лошади предыдущей группы возвращались назад для того, чтобы перевести следующую группу. Значит, даже в самом удачном случае, последняя группа придет в Кашгар не раньше, чем через двадцать четыре дня после первой.

Более того, продолжать движение через перевал могли только два вездехода. Остальные возвращались отсюда во Францию. Количество багажа на каждого участника ограничивалось 270 килограммами: только самое необходимое. С этим особенно трудно было смириться Хаардту, педантично одевавшему каждый день новую рубаху, где бы он ни находился.

К тому же 29 июня была получена радиограмма: в Синьцзяне отряд Пуэна атаковали мусульманские повстанцы. Они в плену и вряд ли смогут прийти в Кашгар к намеченному сроку.

3 июля начался штурм Бурзильского перевала. 12 июля в путь вышла группа Хаардта. Она шла второй из трех, и вместе с ней двигались два оставшихся в распоряжении памирского отряда вездехода.

До этого за три месяца памирский отряд преодолел более 5 600 километров. Следующие 800 километров перехода через горы заняли почти столько же времени. Были моменты, когда за десять часов группа продвигалась на 5 км, не более. Преодолевать узкие горные дороги мешали недавно прошедшие дожди. Горные речки превратились в бушующие потоки, оползни грозили засыпать и без того узкую тропинку. По этой тропинке можно было пройти или — уже с некоторым трудом — проехать верхом. Машинам здесь места уже не хватало. Многократно встречались участки, при прохождении которых половина гусеницы висела

над пропастью. Кинооператор не мог не запечатлеть этот драматический момент. Рискуя свалиться в бездну, он пристраивался сзади, и снимал. Задыхаясь в разреженном воздухе взревывал мотор. Но, казалось, машину движет не двигатель, а молитва другого рискового человека, который сидел в это время спереди, в кресле водителя. Веселенькая получалась картинка, если бы взглянуть на нее со стороны!

Но на самом перевале Бурзиль водители даже не сидели на своих местах. По шатким деревянным мостам двухтонные автомобили перетаскивали при помощи тросов. А шофер шел сзади и поворачивал руль с помощью привязанных к нему вожжей.

Несмотря на лето, здесь выпал снег. Шестиметровые сугробы приходилось преодолевать со скоростью два километра в час. Но все же 21 июля группа Хаардта дошла до деревни Астор, оседлавшей перевал.

Внизу — бездонные ущелья, вокруг — цепи гор. Зрелище столь же живописное, сколь и безысходное, поскольку никаких проезжих дорог вниз не предвиделось. В этих краях не то что автомобили — колесные телеги были в диковинку.

Да, спуск оказался не легче подъема. Дожди вызвали оползни. Фактически участникам экспедиции приходилось пробивать лопатами новую дорогу. Даже не дорогу — тропинку. Но по этой тропинке автомобили уже проехать не могли.

Тогда было решено разобрать автомобили и перенести их в разобранном состоянии на себе. Это немного напоминало детскую песенку, когда «ослик на дедушке едет верхом», но другого выхода не было. 25 июля 1931 года два автомобиля были разобраны и уложены в упаковки по 27 килограмм каждая.

27 июля, когда район оползня был пройден, машины вновь собрали. И они заработали! Может ли быть для автомобиля реклама лучше?

Впрочем меньше всего путешественники сейчас думали о рекламе. 2 августа они уже спускались на автомобилях в долину реки Инд. После всех пережитых приключений казалось, что, заново собранные, машины едут быстрее. Через два дня караван прибыл в Гилгит. Здесь их ожидала телеграмма, отправленная Одуэном-Дюбреем из Пешавара 25 июля. Одуэн-Дюбрей возглавлял завершающую группу, которая следовала за группой Хаардта. Только у этой группы была радиостанция. Они смогли, наконец, поймать долгожданное сообщение «китайской» группы. Сообщение было нерадостным. Группу арестовали в Синьцзяне местные военные, восставшие против центральной власти. Участники экспедиции все были целы, но находились сейчас в

столице Синьдзяна, городе Урумчи. Это более чем в 1 200 км к северу от Кашгара, который согласно первоначальному плану был назначен местом встречи двух групп.

Урумчи — слишком далеко от Кашгара. Добраться до него группа Хаардта не смогла бы — не хватило бы горючего. Между тем, следовало как можно скорее прийти на помощь группе Пуэна.

Отряду же, который возглавлял Хаардт, пришлось от автомобилей отказаться и пересесть на лошадей. Одну машину путешественники оставили в Гилгите. Говорят, что она до сих пор находится там, никуда не уехала. Вторую же в разобранном виде отправили морем во Францию. Ее сейчас можно увидеть в автомобильном музее города Ле-Ман.

Памирский отряд фактически не слезает с лошадей до 8 октября и насколько возможно быстро движется к Урумчи. Тем временем дипломаты Франции прилагали усилия, чтобы добиться освобождения группы Пуэна. Их усилия увенчались успехом. 27 октября 1931 года в Урумчи произошла долгожданная встреча.

Путешественники решили закончить намеченный маршрут, то есть доехать отсюда до Пекина. Отставание от разработанного в Париже графика составляло уже 3 месяца. Но главная беда была не в опоздании. Началась зима, свирепая в этих краях. Когда машины двигались через пустыню Гоби и Монголию, температура воздуха падала до -35 градусов по Цельсию. Тем более, движение не прекращалось ни на час. Ведь достаточно было ненадолго остановиться, чтобы «заморозить» двигатели автомобилей.

В Пекин экспедиция прибыла 12 февраля 1932 года. В посольстве Франции путешественников встречают, как героев. Но для завершения планируемого путешествия следует еще пройти по дорогам Индокитая. На этом настаивает начальник экспедиции, Жорж-Мари Хаардт.

Однако, на пути туда, он серьезно заболевает.

Хаардт почувствовал себя плохо еще при отплытии из Шанхая. Врач констатировал небольшой озноб. Хаардт с детства был подвержен бронхитам, и доктора решили, что недомогание — следствие перенесенного им недавно переохлаждения. Больному рекомендовали отдохнуть несколько дней, пока корабль будет следовать во Вьетнам.

Но 12 марта в Гонконг Хаардт приплыл уже тяжело больным. Врач нашел у него тяжелую форму гриппа и воспаление легких. 15 марта температура поднялась до 40 градусов, и ночью 16 марта Ж.-М. Хаардт скончался.

29 апреля 1932 года его прах был доставлен пароходом в Марсельский порт. Первым, кто встречал пароход, был Андре

Ситроен. Чуть более года назад он попрощался здесь со своим лучшим другом и верным помощником. И не думал, что это будет прощанием навсегда.

Расходы на трансазиатский автопробег составили 17 миллионов франков. Эту огромную сумму можно было считать разовым вложением в рекламу. Вложением, которое в скором времени должно себя окупить. Ведь рекламный потенциал «Желтого перехода» был огромен. Автомобили «Ситроен» показали потрясающую надежность и выносливость в самых экстремальных условиях. Кинофильм об экзотических странах и об опасных приключениях путешественников просмотрели миллионы зрителей. Благодаря этому фильму все владельцы автомобилей «Ситроен» почувствовали и себя немного участниками трансазиатского перехода. Тогда еще не было известно понятие «бренд», когда производители не только продают потребителю свой товар, но еще и включают его в своеобразную игру, освященную фирменной маркой. Именно в такую игру начал включать потенциальных покупателей А.Ситроен. Он ненавязчиво приучал французов к тому, что «автомобиль» и «Ситроен» — это, в сущности, одно и то же. Оставалось совсем немного для того, чтобы захватить весь европейский рынок: предложить покупателю качественно новый автомобиль. Такой проект у Ситроена уже имелся, и он приступил к его воплощению в жизнь.

Но на этот раз легкомысленная покровительница бизнесменов, Фортуна, от него отвернулась.

Последняя ставка

Каждый выплывает в одиночку

Катастрофа, как и положено катастрофе, началась неожиданно. В четверг 24 октября 1929 года серьезно упали цены акций на нью-йоркской фондовой бирже. До этого почти десять лет экономика США была на подъеме. Казалось, экономический бум будет продолжаться вечно. Вложение денег в акции любых предприятий считалось абсолютно беспроигрышным. Акции охотно покупали, чтобы позже выгодно продать по более высоким ценам.

В четверг мыльный пузырь лопнул. На акции перестали смотреть, как на надежное средство финансового вложения. Их начали массировано продавать. По любой цене, лишь бы деньги спасти.

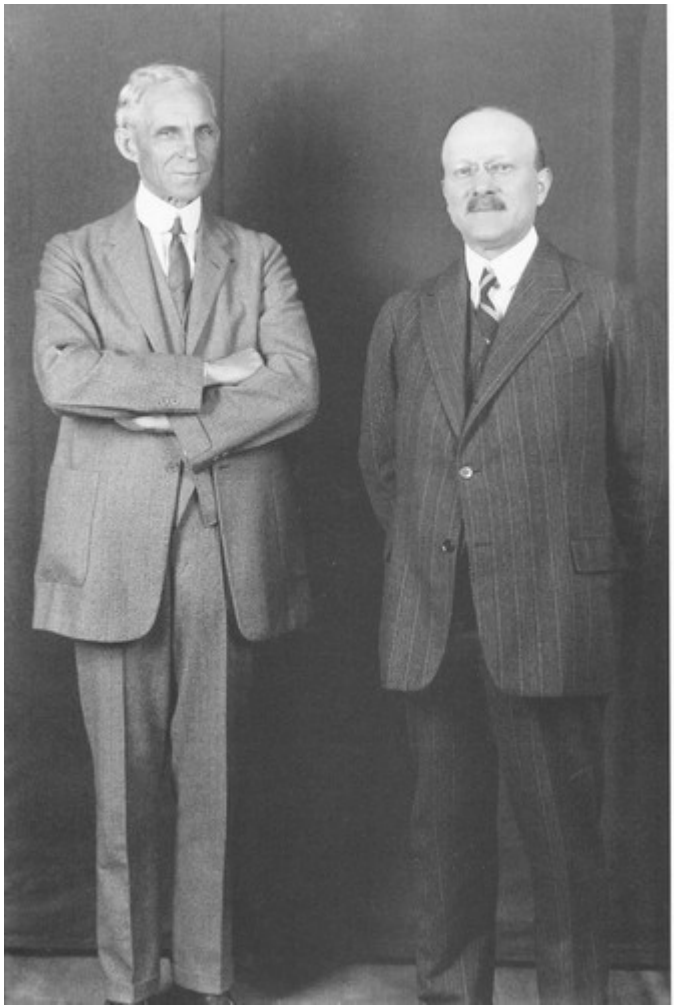
Вслед за «черным четвергом» пришли «черный понедельник» и «черный вторник». В целом за неделю биржевой паники американский рынок потерял в стоимости около 30 миллиардов долларов. Расходы правительства США за все время Первой мировой войны были меньше.

Крах американской экономики почти сразу же привел к краху экономики Великобритании. Как это и положено в годы кризиса, самым дорогим ресурсом стали финансы. Все англичане принялись экономить, и автомобили перестали пользоваться спросом. Британский филиал компании «Ситроен» за три года кризиса неуклонно сворачивал производство и к 1933 году работал на две трети своей мощности.

Но вот через Ла-Манш великая депрессия переправилась не спеша. Падение производства во Франции началось только в 1931 году, после того, как Великобритания произвела девальвацию фунта стерлингов. Французские товары в Англии стали неконкурентоспособными, и уже в 1933 году объем экспорта сократился на 40 процентов. Правда, безработица в стране не достигла уровня 22–23 процентов, как в Англии или в США. Этому было свое объяснение. Маленькая французская хитрость состояла в том, что в годы экономического бума на работу принимали всех. Даже тех, кто не имел французского гражданства: эмигрантов из Алжира, Польши, России и Италии. На заводах в крупных городах работало также и много вчерашних крестьян. Они не порвали с родной деревней, а просто пришли в город подзаработать. Увольнения в первую очередь коснулись этих слоев рабочих, которых государственная статистика в число безработных не включала, поскольку одни не имели французского гражданства, а вторые, будучи уволенными, возвратились из

города в деревню. Кроме того, хозяева мелких предприятий, где по-прежнему работала б***о***льшая часть французских рабочих, пытались удержаться на плаву, не увольняя свой персонал, а сокращая заработную плату. В результате официальный уровень безработицы во Франции в 1935 году составил всего 5 процентов. Но после тучного десятилетия, которое осталось в памяти французов, как «сумасшедшие годы» (les annèes folles) наступили «тяжелые годы» (les annèes difficiles).

В США и в Великобритании кризис ударил в первую очередь по крупным предприятиям. В этом А.Ситроен смог убедиться лично. С 13 по 27 октября 1931 года он в третий раз побывал в США, на этот раз с делегацией французских промышленников и политиков. Конечно, гостям не показывали голодных маршей, очередей за тарелкой бесплатного супа и десятки тысяч людей, готовых на любую работу за минимальную плату. Но в ходе беседы с американскими политиками, в том числе, с президентом Гувером, выявилась вся глубина падения и серьезность ситуации.



Октябрь 1931 года. Андре Ситроен и Генри Форд

О том же говорил и Г.Форд во время своей встречи с А.Ситроеном. Как раз в это время из-за кризиса он остановил свой завод и безжалостно уволил рабочих. При этом он пошел на трудовой конфликт, не заплатив уволенным за последний месяц работы. Противостояние с профсоюзами закончилось кровопролитием. Зимой 1932 года, рабочие организовали марш протеста к дому Г.Форда. Полиция встретила демонстрацию на подходе к резиденции «автомобильного короля» и открыла стрельбу. Четверо демонстрантов были убиты и десятки ранены.

Многие американские политики надеялись на то, что менее пострадавшая от кризиса Франция поможет США тем, чего больше всего сейчас не хватало американской промышленности:

финансами. Эти вопросы находились вне компетенции А.Ситроена. Выступая в Конгрессе, он предложил только то, что мог предложить, как автопромышленник: идею создания международного картеля нескольких крупных мировых автопроизводителей. По его расчетам совместными усилиями можно было бы оживить спрос на рынке автомобилей. Благодаря этому, считал А.Ситроен, удалось бы вытащить из болота кризиса мировую автомобильную отрасль. А уж эта передовая отрасль, словно локомотив, вытащит за собой всю мировую экономику.

Идея совместных антикризисных действий нескольких государств не нашла понимания ни у конгрессменов, ни у президента США. Создание монополий, в том числе картелей, уже тогда преследовалось американским законодательством, и даже упоминание этого слова действовало на конгрессменов, как красная тряпка на быка. В создании же картеля международного они увидели неприкрытую попытку Франции вмешаться во внутренние дела США и в ее экономику. И это в то время, когда даже вмешательство собственного государства в экономику американские политики считали абсолютным злом и коммунизмом.

Хотя через несколько лет уже другой президент, Ф.Рузвельт, начнет выводить США из кризиса с помощью мер, которые многие из его оппонентов называли социалистическими. С помощью аналогичных мер, включающих в себя непосредственное вмешательство государства в экономику, к началу 1930-х годов выбралась из кризиса и Германия. Эти меры часто соотносят с Гитлером и с приходом к власти его национал-*социалистической* партии. На самом деле, главным их проводником был директор Рейхсбанка и выдающийся финансист **Яльмар Шахт (Hjalmar Schacht) (1877–1970)**. К моменту прихода нацистов к власти, его усилиями было сделано практически все для оздоровления германской экономики. Я.Шахт сначала был доволен приходом к власти «сильного человека», способного «навести порядок». Впрочем, одним из первых он увидел, что именно этот «сильный человек» начал мешать выздоровлению экономики, поворачивая ее на рельсы милитаризации.

К счастью, великая депрессия 1930-х годов, последовавшая за ней Вторая мировая война и ряд послевоенных кризисов заставили политиков всех развитых стран, наконец, понять вещь сейчас почти очевидную. Конечно, здоровая экономика, как и здоровый человеческий организм, сама решает свои проблемы. Но в кризисные моменты, когда экономика заболевает, государство просто обязано вмешиваться в происходящие в стране экономические процессы. Такое вмешательство, конечно,

грамотное, так же необходимо национальному хозяйству, как необходимо больному организму лекарство.

Лекарство от Ситроена

Андре Ситроен возвращался из США на громадном пароходе «Иль-де-Франс». Поэтому у него было достаточно времени для размышлений о тогдашней экономической ситуации и для разработки планов вывода из кризиса своих предприятий. Вполне возможно, наблюдая за тем, как огромный трансатлантический лайнер спокойно преодолевает волны, которые потопили бы любой корабль размером поменьше, он преисполнился уверенности в том, что его промышленный «линкор» удержится на плаву. Надо только смело идти наперерез волнам, а не подставлять им борт.

Поэтому А.Ситроен решил не дожидаться кардинального улучшения экономической ситуации. По его мнению, следовало стимулировать повышение продаж автомобилей уже сейчас, снизив на них цены. Это значило оживить собственное производство и одновременно отвоевать большие секторы рынка у менее смелых конкурентов.

Оптимизм А.Ситроена поддерживался еще и тем, что французы продолжали покупать автомобили. И его фирма лидировала на французском рынке. Новые марки автомобилей «Ситроен», четырехцилиндровый серии «С4» и шестицилиндровый серии «С6», как всегда насыщенные техническими новинками, пользовались высоким спросом. На основе легковых машин этих серий компания начала выпускать грузовики и фургоны. Благодаря этому к 1934 году А.Ситроен захватил 40 процентов рынка грузовых автомобилей и автобусов. Свои успехи он закрепил, создав в ноябре 1931 года собственную автобусную компанию. В скором времени в стране появилась разветвленная автобусная сеть, настолько эффективная, что она стала серьезным конкурентом французских железных дорог. В 1931 году и парижская компания такси, которую контролировал А.Ситроен, полностью обновила свой автопарк. Машины типа «В14», работавшие с 1927 года были заменены на новые автомобили типа «С4».

В январе 1932 года начала действовать страховая компания Ситроена, предлагавшая страхование автомобилей по цене на 25 процентов ниже, чем любая другая компания. Это тоже привлекло новых покупателей.

Еще одна техническая новинка готовилась к выпуску в 1935 году: первый «Ситроен» с дизельным двигателем. Летом 1934 года успешно прошел испытания автомобиль типа «1 ˚CV» с двигателем объемом 1750 кубических сантиметров. Первые

образцы дизельного «Ситроена» поступили на рынок на полгода раньше аналогичных автомобилей «Мерседес» немецкой фирмы «Бенц».

Но мы несколько забежали вперед. Вернемся в 1932 год. В этом году на рынок поступили три новых модели. Осенью 1932 года на парижском автосалоне были продемонстрированы четырехцилиндровые модели «8CV» и «1 ˚CV», а также шестицилиндровая модель «15CV». Это были красивые автомобили с прочными цельнопрессованными кузовами.

До конца 1935 года было продано свыше 95 тысяч этих автомобилей различных модификаций. Уже в 1933 году объем продаж начал расти. А.Ситроен теперь контролировал 45 процентов французского автомобильного рынка.

Секретное оружие

Однако Ситроен не был бы Ситроеном, удовлетворившись этими мерами, которые казались ему полумерами. Он задумал предложить покупателям автомобиль высшей для того времени степени технического совершенства. И, к тому же, автомобиль массового производства, то есть дешевый.

Этот долгосрочный план был хорошо продуман и выверен. Как говорил сам А.Ситроен, он любил риск за игорным столом, но, ни в коем случае, не в бизнесе. За счет крупных вложений А.Ситроен предполагал быстро перестроить производство и, начав выпуск новых моделей, резко вырваться вперед. Благодаря этому рывку он оставлял далеко позади всех своих конкурентов. В случае удачи А.Ситроена им почти не оставалось места на автомобильном рынке Франции.

Всем хорош был этот план. Но в начале 1930-х годов, когда он задумывался, девять предпринимателей из десяти сказали бы, что он нереален. Уж слишком крупные вложения требовались для его осуществления. И это в то время, когда все урезали расходы и стремились любым способом найти лишние деньги хотя бы на поддержание производства.

Андре Ситроен же решил, что финансовый кризис завершается. По его мнению, не было причин откладывать новую кампанию по завоеванию отечественного и мирового рынка. Кто проявит смелость и решительность, тот вырвется вперед. Навсегда.

Это была самая крупная ставка А.Ситроена. Он не только выпускал на рынок новую модель. Чтобы обеспечить высокий уровень продаж этой модели, предприниматель отказывался от производства всех существующих, и все еще успешно продаваемых, моделей.

«Traction Avant», последняя модель, выпущенная при жизни А.Ситроена

На какой же новой машине решил сосредоточить все свои ресурсы азартный А.Ситроен? Она называлась «Traction Avant» или «С7». Это был первый автомобиль массового производства с приводом на передние колеса. Эта машина вошла в историю автомобилестроения как реальный прорыв к новым потребительским стандартам и стала образцом современного семейного автомобиля. Появление ее на рынке было сродни землетрясению. Автомобили многих компаний попросту перестали покупать. Тут А.Ситроен не ошибся в своих оценках.

А.Ситроен предполагал, что, будучи выпущен на рынок, этот автомобиль позволит ему оторваться от конкурентов на пять,

максимум, на десять лет. На самом деле, «Traction Avant» выпускался до 1957 года. С 1934 по 1957 год было выпущено 760 тысяч этих автомобилей. Таким образом, эта модель уверенно опередила свое время на двадцать пять лет.

На «Traction Avant» впервые для автомобиля массового производства были применены такие передовые изобретения, как несущий корпус, привод на передние колеса, автоматическая трансмиссия, независимая передняя подвеска, гидравлические тормоза и многое другое. Внешний вид автомобиля отличался красотой и благородством: длинный обтекаемый цельнометаллический кузов, низкая посадка, мягкие обводы, просторный салон. Не удивительно, ведь дизайном модели занимался один из лучших специалистов в этой области, скульптор **Фламинио Бертони (Flaminio Bertoni) (1903–1964)**.

Машина была приемиста и хорошо слушалась руля, к тому же она оказалась на удивление надежна и экономична. Потребление горючего при движении со скоростью до 100 км в час составляло только около 10 литров топлива на 100 км.

Главой проекта «Traction Avant» в 1933 году стал блестящий инженер **Андре Лефевр (André Lefèbvre) (1894–1963)**. Свою карьеру Лефевр начинал в 1915 году на авиационном заводе Габриэля Вуазена. После войны Г.Вуазен вместо аэропланов начал строить автомобили представительского класса. Лефевр тоже переключился на проектирование автомобилей и полюбил это дело всей душой. От этой всеобъемлющей страсти Лефевра то и дело отрывали только небольшие любовные интрижки. И то сказать, влюбиться в этого высокого, привлекательного, барственного брюнета, который не пил ничего, кроме воды и шампанского, было не трудно.

С началом великой депрессии 1929 года классные автомобили покупать перестали. Г.Вуазен вынужден был ликвидировать свой бизнес. Но с А.Лефевром они остались друзьями до конца жизни. Именно Г.Вуазен посоветовал А.Ситроену взять А.Лефевра главным конструктором проекта, когда работа над «Traction Avant» застопорилась.

Андре Лефевр охотно согласился работать у А.Ситроена. До этого он два года проработал в Бийянкуре, на заводе у Л.Рено. Кстати, именно Л.Рено он попытался сначала заинтересовать конструкцией переднеприводного автомобиля, которую начал разрабатывать еще у Г.Вуазена. Новому шефу идея показалась идиотской: «Мне и пяти минут жалко потратить на обсуждение этой глупости». А.Лефевр и Л.Рено расходились во мнениях буквально по любому вопросу, работа превращалась во взаимные пререкания. Так что расставание было неизбежным.

Перебравшись из Бийянкура на набережную Жавель, А.Лефевр не только переселился на противоположный берег Сены. Из диктаторской монархии он перебрался в демократическую республику. Так сильно различались стили руководства двух конкурентов!

Уже 12 марта 1933 года А.Лефевр принимает на себя руководство проектом. Он трудится день и ночь, и дело, наконец, сдвигается с мертвой точки. Необычайно короткие сроки, которые А.Ситроен отпустил на выпуск нового автомобиля стали казаться реальными. Трудоголик Лефевр взалил на себя всю конструкторскую работу. Здесь были его «охотничьи угодья»: конструктором он был от Бога. Вопросы же субординации типа «я — начальник, ты — дурак» и отстаивание личного престижа для него не существовали.

Однако, ни А.Лефевр, ни А.Ситроен не представляли, сколько подводных камней им предстоит преодолеть при создании новаторского автомобиля. Проблемы, возникшие с автоматической коробкой передач, оказались настолько сложны, что на первых выпущенных автомобилях «Traction Avant» пришлось устанавливать обычную трансмиссию.

Пока А.Лефевр решал конструкторские проблемы, А.Ситроен принялся за перестройку завода на набережной Жавель. В этом была производственная необходимость. Как уже говорилось, «Traction Avant» не являлся развитием какой-нибудь уже выпускавшейся модели «Ситроена», как предыдущие автомобили. Дизайн, конструкция, детали — отличалось все. Предполагалось, что с определенного момента, завод на набережной Жавель начнет выпускать только «Traction Avant». Следовательно, выпуск других машин прекратится навсегда.

Но кроме производственной необходимости сыграл роль и неукротимый азарт А.Ситроена. Говоря «новорусским» языком, его попросту «развели» на создание куда более крупного предприятия, чем изначально требовалось.

Инициатором «разводки» был вечный антагонист и конкурент, Луи Рено. Почти пятьдесят лет, с момента учебы в лицее Кондорсе, отношения между ним и А.Ситроеном были далеки от сердечных. Кроме извечной конкуренции сказывалось также и различие в характерах, в идеологии, в национальном происхождении, наконец. Но в начале 1932 года Л.Рено неожиданно прислал А.Ситроену письмо с приглашением осмотреть только что реконструированные заводы в Бийянкуре. От такого предложения А.Ситроен не смог отказаться.

Новый завод поразил его воображение. Он занимал территорию около 25 гектаров. Здесь трудились 32 тысячи

рабочих, здесь работали 15 тысяч станков. А.Ситроен за утро мог обойти всю территорию своего завода на набережной Жавель. Территорию завода в Бийянкуре можно было объехать только на автомобиле.

После знакомства с заводом, Л.Рено пригласил А.Ситроена пообедать в ресторане «Максим». Этот ресторан стал неофициальным клубом, где собирались самые богатые люди французской промышленности. Но угрюмый Л.Рено редко участвовал в этих собраниях.

Во время этого обеда Л.Рено вдруг предложил А.Ситроену создать совместное предприятие. Предложение было, во-первых, неожиданным, а во-вторых, почти оскорбительным. Дело в том, что Л.Рено сказал, что после слияния он был рад делать то, что у него получается лучше всего: выпускать новые автомобили. А.Ситроен же, как непревзойденный специалист по продажам и рекламе, пусть и займется продажами и рекламой того, что сотворит Л.Рено. Утверждение о том, что автомобили Рено технически более совершенны, чем автомобили Ситроена даже не требовали опровержения. А.Ситроен знал, что модели, подобной «Traction Avant», у Рено «в кармане» не было, и быть не могло. Как только эта машина появится на рынке, станет ясно, кто из них лучший автоконструктор. Но чтобы показать, что Л.Рено не сравнится с ним и как предприниматель, А.Ситроен решил построить на набережной Жавель предприятие, которое бы не уступало новому заводу Л.Рено ни размерами, ни оборудованием. При этом в реконструкцию были вложены значительно б*о*льшие средства, чем этого требовала производственная необходимость.

Уже в третий раз завод «Ситроен» перенастраивали на выпуск абсолютно новой продукции. Все работы были проделаны всего за три месяца: с апреля по июль 1933 года без остановки производства.

Но однажды заводы «Ситроен» все же пришлось остановить. Правда, реконструкция здесь была не при чем. С 29 марта по 5 мая 1933 года на заводе «Ситроен» разразилась забастовка. Профсоюзы протестовали в первую очередь против массовых сокращений рабочих. Сокращения эти производились с 1929 по 1933 год. Причиной их были как уменьшения продаж из-за экономической депрессии, так и начавшаяся модернизация и рационализация производства. В ответ на действия профсоюзов администрация объявила о локауте, то есть, о полном закрытии предприятия. Это решение было принято тем более охотно, что совпадало с необходимостью перестройки предприятия. За линиями рабочих пикетов, баррикад и полицейских заслонов строительные работы не прекращались ни на день.

Крах

Все когда-то жили здесь. Никто не умирал в Париже…

Г.Миллер. «Тропик Рака»

Но финансовое состояние предприятий А.Ситроена ухудшалось. В 1932 году было продано только 48 тысяч автомобилей «Ситроен», вполовину меньше, чем три года назад. Причиной тому была не только общая нерадостная экономическая ситуация. На рынке начали циркулировать слухи о том, что Андре Ситроен собирается скоро выпустить в продажу какую-то новую сенсационную модель. В ожидании этой модели покупатели удерживались от покупок.

Так или иначе, рекордные доходы 1926 года, 100 миллионов франков, сменились в 1930-м году рекордными убытками в 125 миллионов франков. Кризис добрался, наконец, и до Ситроена, причем, в самое неудачное время. Впрочем, кризисы всегда приходят не во время.

Кроме экономических проблем начали возникать и проблемы политические. 30 января 1933 года канцлером Германии стал Гитлер. Секретов из своих взглядов на «еврейский вопрос» он никогда не делал. Поэтому А.Ситроен отказался от личного участия в берлинском автосалоне, который состоялся в феврале 1933 года. Однако новые автомобили были выставлены в залах выставки и занимали там совсем не скромное место. Огромную надпись «Citroën» в выставочном зале новоявленный рейхсканцлер воспринял как личное оскорбление. Он приказал, чтобы реклама иностранных производителей (а особенно, евреев) таких размеров и в таком количестве в пределах Германии больше не появлялась.

Гнев фюрера, впрочем, не помешал А.Ситроену в том же году развернуть свою сеть сбыта в немецкоязычном Сааре, который находился под контролем Франции с 1918 года. Но уже в 1935 году Саарская область вернулась в состав Германии. Гитлер объявил, что «германская нация должна ездить на германских автомобилях». Проект «немецкого народного автомобиля», предложенный автоконструктором Ф.Порше, ему очень понравился. Есть даже легенда, что именно Гитлер, неудавшийся архитектор, предложил Ф.Порше знаменитую жукообразную форму «Фольксвагена». Это, действительно, легенда. Гитлер, как художник, в творческую мастерскую Фердинанда Порше не

влазил. Зато Гитлер, как канцлер Германии, сделал все возможное для процветания немецкого автопрома, оградив внутренний рынок от конкурентов. Немецкие власти стали чинить препоны всем иностранным производителям, и те, в конце концов, покинули пределы Германии. Автомобильный завод А.Ситроена в Кельне закрылся. О сбыте автомобилей в Германию следовало надолго забыть.

Приход нацистов к власти в Германии привел к росту антисемитизма по всей Европе. В том, что эта милая привычка жива и в демократической Франции евреи этой страны не сомневались со времен дела Дрейфуса. Но после окончательной победы дрейфусаров (победы, как известно, не скорой и не полной) позиционировать себя как антисемита стало во Франции, по крайней мере, неприлично. А зачастую, было это и невыгодно. Однако пример Гитлера показал, что благодаря совершенно животной ненависти к евреям можно не только прийти к власти в очень приличной стране, но и у власти удержаться. Начавшийся экономический подъем Германии напрямую связывали с тем, что страной, наконец-то, управляет «сильный человек», а не всякие там «демократы». Антиеврейские законы многими воспринимались как вполне законный акт возмездия кучке банкиров и «плутократов». Последние, особенно в окарикатуренном газетами и журналами виде, сочувствия не вызывали. Более того, возникал соблазн и на своей территории «прищемить хвост» этим прощелыгам. Может прав был старик Г.Форд, распространяя за свой счет по всему миру книжки о «всемирном еврейском заговоре»?

Андре Ситроен столкнулся с тем, что высшие правительственные чиновники стали относиться к нему менее терпимо. В то же время газеты начали проявлять повышенное внимание к финансовому состоянию компании и даже к здоровью ее владельца. Его страсть к азартным играм и размеры проигрышей в казино вылазили на первые страницы, как самые главные новости.

В предыдущие годы А.Ситроен для финансирования своих грандиозных проектов мобилизовывал не только собственные средства, но неоднократно заимствовал финансовые ресурсы в кругу своих родственников, близких и друзей. Как уже говорилось, здесь зачастую «под честное слово» из рук в руки переходили огромные деньги. Этот источник казался почти неисчерпаемым. Но к 1933 году выяснилось, что он не бездонен. Некоторые из друзей-инвесторов, такие как, например, Мирам Экнаян, скончались. Некоторые сами были в нелегком финансовом положении. Другие опасались того, что бизнес

А.Ситроена оказался под пристальным вниманием и не спешили вкладывать свои средства в новые начинания автомобильного магната. Финансовый контроль не только ужесточился, но стал тормозить развитие производства в самый ответственный момент.

В конце 1933 года стало ясно, что спасти сейчас фирму мог только быстрый выпуск на рынок нового автомобиля. Вся надежда была на «Traction Avant». Конструкторы работали по десять часов в день семь дней в неделю.

Реконструкция фабрики была закончена. Все было готово к производству нового автомобиля, который планировалось производить в количестве 1 000 штук в день. Это была невиданная для тех времен цифра.

В июне 1933 года проект был подготовлен к запуску в производство. К ноябрю 1933 года началась установка оборудования в новых цехах. 24 марта 1934 года автомобиль был представлен членам правления фирмы, а 18 апреля — журналистам. В мае 1934 года первые автомобили «Traction Avant» поступили в продажу. Они стоили необычайно дешево для машин такого класса, всего 17 700 франков.

Правда, на этот раз машины «Ситроена» нельзя было назвать идеалом качества. Штурмовая работа коллектива Лефевра в процессе проектирования давала себя знать. На длительные эксплуатационные испытания времени не хватило. Поэтому первым водителям пришлось за свои деньги стать еще и испытателями нового автомобиля. Недоделки приходилось устранять по ходу эксплуатации. Ситуация, до боли знакомая нынешним пользователям программного обеспечения компании «Микрософт». Но в середине тридцатых годов подобное было в новинку. Для гарантийного ремонта в сети сбыта «Ситроен» открыли даже новое подразделение, отдел технического обслуживания. «На ходу» пришлось устранять на первых моделях неисправности тормозов, привода и подвески.

Примером мог бы стать проводившийся 8 июля 1934 года в Булонском лесу «Конкурс элегантности». В этом рекламном мероприятии попытались соединить красоту и элегантность новых автомобилей с женской красотой и элегантностью. Машины самых замечательных и необычных расцветок вели изящно одетые дамы высшего света. После вручения призов автомобили должны были тронуться с места и красиво уехать. Но оказалось, что тормозные колодки на всех машинах перегрелись и прилипли к дискам колес. Механики незаметно принялись устранять неисправность, а А.Ситроену пришлось выйти перед собравшейся толпой и произнести для отвлечения внимания прочувствованную импровизированную речь.

Все же новый автомобиль всем понравился и начал ставить рекорды. В июне 1935 года «Traction Avant» участвовал в автомобильном «Тур де Франс» и преодолел свыше 5 000 километров по Франции и Бельгии за 77 часов. В октябре того же года за 81 час было пройдено 5 400 км от Парижа до Москвы и обратно.

Однако, удача пришла слишком поздно. Попытки А.Ситроена в июле 1934 года рефинансировать свои долги с помощью банков, частных инвесторов и государственных фондов не удалась. Финансовый крах фирмы стал неизбежен. 21 декабря 1934 года несколько мелких кредиторов подали в суд, и начался процесс банкротства фирмы. Так обвал в горах начинается с первого, почти незаметного перемещения легких камешков.

Банкротство огромного предприятия, на котором были заняты десятки тысяч работников, мог бы стать национальной катастрофой для Франции. На это и упирал А.Ситроен, убеждая парламентариев и министерских деятелей направить на спасение своего предприятия государственные деньги.

Но обошлось без катастрофы. Главный удар принял на себя самый крупный кредитор А.Ситроена, фирма по производству автомобильных шин «Мишлен» («Michelin»). Эта фирма в 1891 году придумала и начала продавать съемные автомобильные шины, состоящие из тонкой, наполненной воздухом, резиновой камеры и покрышки из толстой резины. Благодаря этому изобретению фирма «Мишлен» стала лидером на рынке автомобильных шин.

«Мишлен» поставлял шины и для автомобилей «Ситроен». Когда начались переговоры об изготовлении и поставке шин для новой модели автомобиля, возникли вопросы о том, сможет ли фирма А.Ситроена оплатить этот заказ. В виде финансовой гарантии Андре Ситроен заложил «Мишлену» собственный пакет акций предприятия.

Процесс банкротства принято проводить так, что сначала долги возвращают самому крупному кредитору. Таким образом, в конце 1935 года компания «Мишлен» стала владельцем компании «Ситроен», получив 57 процентов ее акций и став ответственной за ее долги. Поскольку компания «Ситроен» действовала, как предприятие с ограниченной ответственностью, личное банкротство А.Ситроену не грозило. По решению суда он мог даже остаться формальным главой фирмы. Но он покинул компанию навсегда.

В некотором смысле для фирмы в целом это был хороший выход из почти гибельного положения. Компания «Мишлен» не являлась конкурентом «Ситроена». Ее интересовало дальнейшее

функционирование заводов на набережной Жавель именно как автомобильного предприятия, одного из главных потребителей основной продукции «Мишлена». Решительная реконструкция предприятия, произведенная в 1934 году, уже не позволяла вернуться к производству старых, опробованных, моделей автомобилей. Как выяснилось впоследствии, ставка А.Ситроена на выпуск нового автомобиля оправдалась. Производство «Traction Avant» расширялось. За два года доходы от продаж окупили все вложенные в разработку автомобиля средства и стали приносить прибыль, но уже новым хозяевам.

Руководители компании «Мишлен» были склонны внедрять в производство технические новинки, но от ведения массированных рекламных кампаний они отказались. Визиты знаменитостей и просто туристов на набережную Жавель прекратились.

Об Андре Ситроене можно сказать, что свою жизнь он прожил радостно. За исключением последних месяцев. После новогодних праздников, в январе 1935 года, Андре Ситроен получил письмо от Пьера Мишлена. Новый хозяин сообщал в этом письме хозяину прежнему, что теперь нет необходимости в присутствии того на набережной Жавель.

С этого дня здоровье А.Ситроена начало резко ухудшаться. Его заводы были для него детьми, а в последние пятнадцать лет — смыслом жизни. Теперь жизнь лишилась смысла, продолжать ее было ни к чему. 18 января 1935 года Андре Ситроена поместили в частную клинику, где ему диагностировали рак желудка. Все усилия врачей оказались напрасными. В среду 3 июля 1935 года в 9 часов утра Андре Ситроен скончался.

Прощание с бывшим «патроном» состоялось в новом заводоуправлении на набережной Жавель. Здесь прозрачная стена отделяла большой зал для заседаний от сборочного конвейера, позволяя наблюдать «в режиме реального времени» за процессом сборки автомобилей. У этой стеклянной стены установили гроб основателя предприятия. Гроб был покрыт черным бархатом с вышитым на нем серебряной нитью логотипом, двойным шевроном и укрепленным рядом орденом Почетного легиона. Но от военных почестей, положенных на официальных похоронах кавалерам этого ордена, семья отказалась. Скромная траурная церемония состоялась в Парижской синагоге.

5 июля А.Ситроена похоронили на кладбище Монпарнас. Погребальную молитву прочел главный раввин Парижа Жюльен Вайль. Среди присутствующих были бароны Эдуард, Джеймс и Анри Ротшильды, военный губернатор Парижа, представители французского правительства и мэрии Парижа. Среди промышленников, пришедших на похороны, был и Л.Рено. Он еще

не догадывался, что в конце жизни его ожидает такое же стремительное падение, какое пришлось пережить его вечному конкуренту. 26 сентября 1944 года его обвинят в коллаборационизме и арестуют. Заводы «Рено» будут реквизированы, а сам он умрет в тюрьме.

А.Ситроена похоронили рядом с могилой его дочери Соланж. Девочка умерла в 1925 году, прожив всего несколько месяцев.

Жизнь продолжается

«Ситроен» без Ситроена

После кончины Андре Ситроена на набережной Жавель установилась необычная, пугающая тишина. Публичные посещения завода для знаменитых гостей и туристов отменили. По этой причине распустили духовой оркестр «Фанфары Ситроена». Приветствовать больше было некого. В пресс-релизах и других изданиях компании об А.Ситроене не упоминали. Правда, в 1938 году в фойе заводоуправления на набережной Жавель установили небольшой бюст.

Впрочем, главная память о великом автомобилестроителе и главное его наследство, автомобиль «Traction Avant», успешно бегал по дорогам Франции и мира. Машина эта вошла в список десяти самых лучших, созданных в 20-м веке.

Кроме «Traction Avant» в этот список входят еще два автомобиля, изготовленных на набережной Жавель. Оба были разработаны уже после смерти А.Ситроена тем же коллективом конструкторов и дизайнеров, которым руководил Андре Лефевр. «Административным двигателем» этих проектов стал новый директор автомобильных заводов **Пьер-Жюль Буланже (Pierre-Jules Boulanger) (1885–1954)**. Но сама разработка продолжалась в рамках концепции развития автомобильного транспорта, как ее видел покойный А.Ситроен.

Еще в начале 1920-х годов Андре Ситроен сделал ставку на небольшие недорогие автомобили, главным потребителем которых должен был стать средний класс. Потрясающий успех его компании сделал почти очевидной идею о том, что что будущее принадлежит компактным и недорогим автомобилям. В 1937 году автоконструкторы «Ситроена» выпустили первые прототипы нового проекта, который сначала назывался «Очень маленький автомобиль» («Tres Petite Voiture»). Разработчики позиционировали его, как французский «народный автомобиль» в пику широко пропагандировавшемуся в то время в Германии «Фольксвагену». Но французы — менее пафосная нация, чем немцы. Поэтому за малюткой закрепилось прозвище «Две лошадки» («Deux chevaux») по облагаемой налогом мощности двигателя, 2 лошадиных силы. Новая серийная модель, 2CV, была представлена на Парижском автосалоне в 1948 году. Она самой продаваемой и самой «долгоиграющей» моделью «Ситроен». За 42 года (с 1948 по 1990) было выпущено более 5.1 миллиона машин.

Вторая машина «Ситроен», вошедшая во всемирный зал славы автомобилей, была модель DS, разработанная по настоянию руководителя предприятия Пьера Буланже. Еще в 1938 году,

задумавшись над тем, какой автомобиль должен прийти на смену только что завоевавшему популярность «Traction Avant», Буланже создал фирменную концепцию представительского автомобиля массового производства. Разработка дизайна и конструкции длилась около десяти лет с перерывом на время Второй мировой войны. К сожалению, Пьер Буланже славных результатов этой работы не увидел. Трагическая смерть настигла его на дороге между Парижем и Клермон-Ферраном в 1954 году. Он попал в аварию во время испытания механических узлов будущей машины DS.

Презентация состоялась уже после кончины П. Буланже, в апреле 1955 года. Футуристический дизайн DS произвел настоящий шок. Все било в цель, даже название, созвучное французскому слову Déesse («богиня»). Стало ясно, что новую модель ожидает коммерческий успех. В первый же час выставки на автомобиль было получено около 800 заказов, в первый день — около 12 000, а в первую неделю — около 80 000.

DS получил всемирную известность в 1962 году, после покушения на президента де Голля. Изрешеченный автоматными очередями, с пробитыми шинами, автомобиль не сошёл с дороги и смог увезти президента Франции из-под обстрела. Стоит ли удивляться тому, что французские лидеры до сих пор любят автомобили «Ситроен»?

Советским зрителям, мало знакомым с новинками западного автопрома, тоже удалось поглядеть на этот автомобиль в нашумевшем фильме «Фантомас». Эпизод в конце картины, когда эта машина выпускает крылья и превращается в реактивный самолет, вероятно, был щедро проплачен руководством компании. Но у французских зрителей он протеста не вызывал. От DS и этого можно было ожидать.

Ах, война, что ты, подлая, сделала!

В ночь с 8-го на 9-е мая 1945 года представители союзников принимали безоговорочную капитуляцию гитлеровской Германии. Говорят, что фельдмаршал Кейтель, на чью долю выпала нелегкая доля расписываться в поражении своей страны, увидев в числе победителей представителей армии де Голля, удивился-возмутился: «Как, мы еще и Франции войну проиграли?»

Первую мировую войну во Франции до сих пор называют Великой и поминают охотно. Вторая мировая не столь популярна, и понятно почему. Фактически Франция ее проиграла.

Вторая мировая война, как известно, началась 1 сентября 1939 года нападением Германии на Польшу. Англия и Франция тут же отреагировали, объявив войну Германии. Впрочем, объявление войны было формальным. Никаких серьезных военных действий против Германии не предпринималось.

Французская армия всерьез надеялась на могучую линию оборонительных укреплений, построенных вдоль границы с Германией (линия Мажино).

Одной из славных для Франции страниц Первой мировой войны была героическая оборона крепости Верден. Именно благодаря руководству обороной Вердена прославил свое имя **Анри Филипп Петен (Henri Philippe Pétain) (1856–1951)**. После победы в 1918 году генералы и правительство Франции, вдохновленные неприступностью Вердена, решили сделать такой же неприступной всю восточную границу страны. Началось очень дорогое строительство. По полям Лотарингии протянулась хорошо эшелонированная система фортов, военных укреплений и минных полей. Выглядела эта система очень внушительно. Но, как это всегда бывает, военные старательно готовились к уже прошедшей войне.

Новая война пришла во Францию 10 мая 1940 года. Немецкие войска, хорошо вооруженные, моторизованные и потому чрезвычайно подвижные, ворвались на территорию страны через бельгийскую границу, где пограничные укрепления еще возведены не были. Лучшие части французской армии были окружены. Британский экспедиционный корпус на помощь Франции не пришел. В срочном порядке, бросив оружие под бельгийским городком Дюнкерк, английские войска переправились через Ла-Манш назад, на родные острова.

Во второй раз «чуда на Марне» не произошло. Французская армия была разгромлена. В начале июня немецкие войска взяли

Париж, а французское правительство бежало в Бордо. 22 июня 1940 года Франция капитулировала. Гитлер, большой мастер эффектных жестов, потребовал, чтобы договор о капитуляции французы подписали в том же месте, где в 1918 году пришлось капитулировать Германии: в железнодорожном вагоне в лесу возле города Компьен.

От Компьена до Парижа — часа полтора езды. Так что утром 23 июня 1940 года Гитлер прибыл в Париж. Обставлен этот визит был скорее, как туристский. Французы и так были достаточно унижены победным парадом вермахта на Елисейских полях и у Триумфальной арки, который состоялся 12 июня.

В сопровождении руководителей нацистской партии, среди которых находился и главный архитектор Рейха Альберт Шпеер, Гитлер совершил краткую экскурсию по Парижу. Знакомясь с поверженной столицей Франции, он выдвинул план послевоенной перестройки Берлина. Город следовало переименовать в Германию. (Здесь нет никакой тавтологии. Напомним, что страна Германия по-немецки называется совсем иначе: Deutschland). Новая столица Рейха должна стать величественной столицей всей Европы и затмить старомодный Париж. Посему было решено Париж не разрушать.

На Эйфелеву башню фюреру подняться не удалось, поскольку были испорчены лифты. Впрочем, похоже, Гитлера это не огорчило. Рядом с его мегаломанскими фантазиями трехсотметровая башня выглядела пустячком.

Поверженная Франция была разделена на две части. Граница проходила по реке Луаре. На севере, в зоне немецкой оккупации, власть, безусловно, принадлежала немцам. Здесь царили законы военного времени. В южной части Франции было создано так называемое Французское государство со столицей в курортном городе Виши. У нового государства был вождь, восьмидесятилетний маршал Петен, прославленный в боях (как это не покажется смешным, в прошедшей войне, против немцев!). У государства был новый флаг, немного напоминавший прежний французский триколор. У государства был новый девиз. «Свободу, равенство, братство» заменили на более мирную триаду «Работа, семья, родина». У государства был даже свой предатель, генерал де Голль, который отказался подчиниться «законной» власти и вступил в борьбу с Германией на стороне Англии. Таким образом, во время Второй мировой войны французы «сыграли на обе руки». В случае победы любой из воюющих сторон Франция оказывалась в выигрыше: не Петен, так де Голль. Не вполне благородно, но достаточно практично. Именно эта ситуация и возмутила фельдмаршала Кейтеля в ночь с 8-го на 9-е мая 1945 года.

Впрочем, его мнение в тот час уже никого не волновало.

В зоне оккупации на любом мало-мальски важном предприятии вводилась должность военного администратора, которую занимал представитель вермахта. В его обязанности входило переключить производство на пользу Германии. Завод на набережной Жавель тоже переключили на производство грузовиков для военных нужд. Однако директор Пьер Жюль Буланже презирал как немцев, так и вишистов. Он едва ли не в открытую саботировал распоряжения «военпреда» на своем предприятии. Во многом благодаря его усилиям завод работал с минимальной производительностью.

Впрочем, б**о**льшая часть французских предпринимателей пошла на сотрудничество с оккупантами. Заводы Рено в Бийянкуре, например, начали ремонтировать военную технику и выпускать грузовики для фронта.

Война уничтожающим катком прокатилась в первую очередь по евреям Франции. За годы оккупации в лагеря уничтожения было вывезено в общей сложности 30 % еврейского населения страны, 75 тысяч человек. Причем и в зоне оккупации, и на «свободной» территории у гестапо было достаточно помощников среди французов.

Жена А.Ситроена, **Жоржина (1892–1955)**, в эти ужасные годы уцелела. Ее дочь **Жаклин (1915–1994)** в 1935 году перешла в католичество и вышла замуж за **Поля-Артура де Сен-Совера (de Saint-Sauveur) (1910–1999)**, сына графа Армана де Сен-Совера. До конца войны она находилась в Париже в доме аристократов-родственников. Если в Германии ни крещение, ни связи не защищали от действия нацистских расовых законов, то во Франции родство с аристократическим семейством спасло Жоржину от немедленной депортации. А свою невестку, Жаклин, Сен-Соверы отослали на юг. Здесь принятые коллаборационистским правительством антиеврейские законы исполнялись менее строго, чем в зоне оккупации, и вероятность уцелеть, особенно жене маркиза Сен-Совера, была выше.

Два сына А.Ситроена, **Максим (1919–1990)** и Бернар уехали в Англию и присоединились к движению де Голля «Свободная Франция». **Бернар Ситроен (1917–2002)** с отличием служил Королевских военно-воздушных силах в бомбардировочной авиации. За боевые заслуги он стал командором ордена Почетного легиона.

Другим родственникам Андре Ситроена повезло меньше. Его племянник **Луи Ситроен (1903–1944)**, сын Юга Ситроена, выпускник Политехнической школы, сражался в рядах Сопротивления под псевдонимом Константа Венсана. В декабре

1943 года его арестовали и отправили в Аушвиц, где он и погиб. Кузен А.Ситроена, **Андре Хаарблейшер (1873–1944)** также погиб в Аушвице. По образованию инженер-кораблестроитель, до войны он руководил департаментом кораблестроения в Министерстве торгового флота, а затем возглавлял весь французский торговый флот. Высокий пост и даже орден Почетного легиона не защитили его в вишистском Французском государстве. В 1943 году Андре Хаарблейшера освободили от всех должностей и отправили в концентрационный лагерь, откуда 29 апреля 1944 года он был вывезен в Аушвиц вместе с сыном **Жилем (1926–1944)** и братом **Максимом (1888–1944)**.

Шурин Андре Ситроена, **Жак Бенжан (1908–1944)** — известный герой Сопротивления. В боях с немцами он был ранен и 16 июля 1940 года сумел переправиться в Англию. Здесь на него вышли представители разведки де Голля. В 1943 году его перебросили в свободную зону для руководства движением Сопротивления. 12 мая 1944 года Жак Бенжан был арестован в Клермон-Ферране и, чтобы не попасть в руки гестапо, проглотил капсулу с цианистым калием.

После войны

После освобождения Франции коллаборационистам пришлось дорого заплатить за сотрудничество с оккупантами. Уже в июле 1945 года в Париже открылся суд над маршалом Петеном.

На суде Петен заявил, что виновным себя не признает. Его сотрудничество с немцами было попыткой спасти любимую Францию (или хотя бы часть ее) от оккупантов. По словам престарелого генерала, он всегда был сторонником Сопротивления, и симпатизировал де Голлю. Однако, верховный суд признал 89-летнего маршала виновным в государственной измене и военных преступлениях. Петена приговорили к расстрелу.

Шарль де Голль до войны служил под началом Петена. Более того, он искренне уважал маршала. Настолько, что в его честь назвал своего сына Филиппом. Кроме личных симпатий он также понимал, что расстрел старика политических дивидендов ему не прибавит и может даже привести к опасному расколу французского общества. 17 августа 1945 года де Голль помиловал маршала и заменил смертную казнь пожизненным заключением. Впрочем, сам суд рекомендовал смягчение приговора ввиду преклонного возраста обвиняемого.

Луи Рено, как известно, тоже дорого расплатился за сотрудничество с гитлеровцами. Не дождавшись суда, он умер в тюрьме, а его заводы были национализированы.

В «разборках» парижского правительства с предпринимателями-коллаборационистами важен был не сам факт экономического сотрудничества с немцами или поставок врагу военной или гражданской продукции. Если бы это было главным, можно было бы смело сажать на скамью подсудимых почти всех предпринимателей и национализировать едва ли не всю французскую промышленность. Поэтому больше учитывались обстоятельства субъективные: отношение предпринимателей и членов их семей к режиму оккупации, участие в движении Сопротивления. При этом правительство Франции было заинтересовано в том, чтобы количество борцов с оккупантами было как можно большим. В силу этого к заявлениям о всевозможных актах сопротивления оккупантам относились достаточно доверчиво. Да и то сказать, кто думал в годы войны о документах, подтверждающих героическое поведение?

В годы петеновского режима, например, члены семейства Пежо возглавляли муниципалитеты в нескольких городах.

Однако, свидетели утверждали, что они выдавали нуждающимся фальшивые документы, освобождавшие от отправки на работы в Германию. Поэтому заводы «Пежо» были оставлены в собственности семейства.

А саботаж немецких приказов Пьером Буланже в бытность его директором заводов «Ситроен» теперь заслуживал одобрения, как поведение без сомнения геройское. Так что и заводы «Ситроен», и заводы по производству шин остались в собственности компании «Мишлен».

Надо сказать, что финансовый и организационный контроль со стороны «Мишлен» пошел на пользу автомобильной компании «Ситроен». За несколько послевоенных лет она стала наиболее успешной автомобильной компанией Франции и по объему производства уступала только национализированному концерну «Рено». К слову сказать, национализация позволила заводам «Рено» стать лабораторией технического и социального прогресса, во многом обогнав лидировавший в этой области в предвоенные годы «Ситроен».

На протяжении пятидесятых и шестидесятых годов, как уже говорилось, «Ситроен» продолжал выпускать переднеприводные автомобили, являющиеся развитием модели «Traction Avant». Эти автомобили разрабатывались коллективом под руководством Андре Лефевра, костяк которого был сформирован еще Андре Ситроеном в 1930-е годы.

В 1970-е годы компания «Мишлен» решила сосредоточиться на производстве своей основной продукции и стала вести переговоры с различными автомобильными компаниями о продаже заводов «Ситроен». В результате в 1976 году произошло слияние автомобильных заводов «Ситроен» и «Пежо». Компания «Пежо» приобрела у «Мишлена» 90 процентов акций «Ситроен», а 10 процентов были выпущены на свободный рынок. По соглашению с правительством Франции слияние не должно было привести к уходу с рынка ни автомобилей марки «Ситроен», ни автомобилей марки «Пежо». Объединенное предприятие использует общие технические, финансовые и административные ресурсы для удешевления производства каждой модельной линии. Но каждая из марок продается отдельно своей дистрибуторской сетью. Они реально конкурируют на внутреннем и международном рынке.

Память

В 2009 году компания «Ситроен» отметила свое 90-летие. Уже 90 лет по дорогам мира бегают автомобили, меченные двойным шевроном. Автомобили массового производства, высокого качества, автомобили в которых постоянно используются последние достижения науки и техники. Такими их задумывал 90 лет назад невысокий полный человек с аккуратными усами, весело глядевший на мир через стеклышки пенсне. Такими эти автомобили и остались, несмотря на прогремевшие над миром войны и кризисы. Наверное, это — лучшая память их создателю Андре Ситроену. И, вероятно, память очень долгая. Ведь автомобили «Ситроен» давно уже заняли место среди символов Франции.

Имя Андре Ситроена воплотилась не только в автомобилях. Его именем в Париже назван также красивый и современный парк, разбитый на бывшей набережной Жавель, переименованной в набережную Андре Ситроена, на том месте, где раньше находился автомобильный завод.

Краткая биография Андре Ситроена

1878

Андре Ситроен родился 5 февраля в доме 44 по улице Лафитт (rue Lafitte) в IX округе Парижа

1885

Поступил в парижский Лицей Кондорсе (Lycée Condorcet)

1898

Поступил в Политехническую школу (École Polytechnique)

1900

В апреле посещает Польшу. Приобретает права на производство двойных геликоидальных зубчатых колес.

В июле заканчивает Политехническую школу.

1901

Служба в армии, в артиллерийском полку.

1902

Открывает фабрику «Andre Citroen et Cie» по производству зубчатых колес.

1907

В Лондоне открывается офис «Andre Citroen & Company».

1908

Андре Ситроен управляет автомобильным предприятием «Automobiles Mors».

1912

Первая поездка А.Ситроена в США. Встреча в Детройте с Генри Фордом.

1913

Компания по изготовлению зубчатых колес «Engrenages Citroen, Hinstin et Cie» становится компанией с ограниченной ответственностью.

1914

27 мая женитьба на Жоржине Бенжан.
1 августа призывается в армию как резервист.

1915

17 марта начинается строительство предприятия по производству снарядов на набережной Жавель (Quai de Javel) в Париже.
15 июня предприятие приступило к работе.

1917

Андре Ситроен становится ответственным за организацию карточной системы снабжения жителей Парижа. Организатор кружка межсоюзного объединения (Cercle de l'Union Interalliee).

1918

Занимается реорганизацией французского правительственного арсенала в Руане.

1919

Военное предприятие Андре Ситроена на набережной Жавель преобразуется в предприятие по производству автомобилей. Начинается выпуск первого в Европе массового автомобиля, типа «А».

1920

Октябрь: начат выпуск полугусеничного грузовика «Citroen-Kegresse». Автомобиль типа «А» признан самым экономичным автомобилем в мире.

1921

Октябрь: на парижском автосалоне объявлено о начале выпуска автомобиля «В2» в обычной и полугусеничной модификациях.

1922

Июнь: начат выпуск модели «С3» (с двигателем мощностью 5 л.с.).

Июль: демонстрация автомобилей «Citroen-Kegresse» в Англии.

21 августа: в Лондоне открыт филиал компании «Citroen-Kegresse».

Октябрь: над Парижем появляется имя Ситроена, написанное в небе самолетом.

1923

Январь: начало автопробега грузовиков Citroen «В2» через пустыню Сахара.

23 июля: основан первый заграничный филиал фирмы в Великобритании.

Ноябрь: Андре Ситроен присутствует на премьере фильма об автопробеге через пустыню Сахара в Лондоне. На премьере присутствует также королева Мэри.

1924

Март: Вторая поездка в США.

28 июля: компания Ситроен становится компанией с ограниченной ответственностью с филиалами в Италии, Бельгии, Швейцарии, Испании, Дании и Нидерландах. Завод на набережной Жавель производит свыше 260 автомобилей в день.

Сентябрь: создается компания такси «Ситроен».

Октябрь: из Алжира стартует трансафриканский автопробег («Черный переход» — «Croisiere Noire»). На парижском автосалоне представлен автомобиль с цельнометаллическим кузовом «B10». Андре Ситроен становится кавалером ордена Почетного легиона.

1925

Июль: на Эйфелевой башне зажигается имя «Ситроен».

Октябрь: на парижском автосалоне представлена модель «B12».

1926

Заводы Ситроена выпускают 400 автомобилей в день.

18 февраля: в Великобритании открытие первого завода фирмы за пределами Франции.

25-28 октября: Второй визит Андре Ситроена в Лондон. Он открывает автомобильный салон на улице Пиккадили.

Октябрь: на парижском автосалоне представлена модель «B14», которая должна заменить «B12». Андре Ситроену присвоено звание офицера почетного легиона.

1927

Май: Андре Ситроен принимает на своем заводе на набережной Жавель принца Уэльского.

21 мая: Андре Ситроен принимает летчика Чарльза Линдберга после того, как тот в одиночку перелетел на самолете Атлантический океан.

1928

Валовый продукт заводов Ситроена достигает 400 000 автомобилей в год. Это составляет 5 % от общей продукции

Франции, идущей на экспорт.

16 января: Ситроен посещает Лондон и участвует в презентации кинофильма о трансафриканском («черном») пробеге. Презентации предшествует обед у принца Уэльского, на котором присутствуют король Георг VI и королева Елизавета.

Октябрь: на Парижском автосалоне представлены две новые модели «AC4» и «AC6»

1929

Андре Ситроен — ответственный за организацию павильона Франции на международной выставке в Барселоне.

По заказу Андре Ситроена в качестве его подарка гражданам Парижа освещаются по вечерам Триумфальная арка, площадь Согласия, церковь Мадлен и Национальное собрание. Андре Ситроен становится командиром ордена Почетного Легиона.

1931

Апрель: начало экспедиции в центральную Азию на автомобилях «Ситроен» («Желтый переход» — «Croisiere Jaune»). Автомобили стартуют одновременно из Бейрута и из Тяньдзина.

Октябрь: открытие Европейского магазина фирмы в Париже. Андре Ситроен отплывает в США для участия в восьмом съезде Американского союза тяжелой промышленности в Нью-Йорке.

Организация транспортного общества фирмы «Ситроен», автобусная сеть во всех крупных городах Франции

1932

Январь: Создание страховой компании фирмы «Ситроен».

12 февраля: «Желтый переход» финишировал в Пекине.

15 марта: в Гонконге умирает командор «Желтого перехода» Ж.-М. Хаардт (G.-M. Haardt).

Октябрь: в парижском салоне демонстрируются новые автомобили моделей «8», «10» и «15».

30 ноября: прием в Сорбонне для участников центральноазиатского пробега. Президент французского географического общества награждает А.Ситроена золотой медалью.

А.Ситроен — старший офицер ордена Почетного легиона.

1933

10 марта — 10 августа: Реконструкция предприятия

15 марта — 27 июля: автомобиль с дизельным двигателем Rosalie III («Маленькая Розали») преодолевает 300 000 км за 133 дня, побив 106 мировых рекордов.

8 октября: открытие предприятия после реконструкции. Банкет на 6 000 персон.

18 октября: А.Ситроен посещает в Великобритании сэра Гарри Рикардо и обсуждает с ним планы создания совместного предприятия по производству дизельных двигателей.

Ноябрь: три грузовика «Ситроен» на гусеничном ходу доставлены в Антарктику, чтобы участвовать в американской экспедиции под руководством адмирала Ричарда Е. Берда.

1934

28 февраля: Затруднения в финансировании предприятия из-за запрета банка Франции. Большое количество обращений в сеть гарантийного ремонта требует изыскания дополнительных средств. А.Ситроен обращается за помощью к семейству Мишлен.

1935

18 апреля: выпуск новой модели «Traction Avant».

Октябрь: Франсуа Лекот (Francoise Lecot) совершает на «Traction Avant» безостановочный автопробег от Парижа до Москвы и назад.

Ноябрь: в коммерческий суд Парижа подан иск на компанию А.Ситроена.

21 декабря: компании назначен финансовый управляющий.

1936

3 января: завод Ситроена закрыт.

18 января: Андре Ситроен госпитализирован в клинику Жоржа Бизе.

3 июля: смерть А.Ситроена от рака желудка.

5 июля: похороны А.Ситроена на кладбище Монпарнас.

31 июля: суд одобряет соглашение между предприятием и кредиторами. Фирма Мишлен получает полный контроль над

предприятием «Automobiles Citroen».

Библиография

1. Швейцер С. Андре Ситроен (1878–1935). Риск и вызов. — М.: Ладомир, 2000 — 192 с.

2. Sylvie Schweitzer. André Citroën: le Risque et le Défi (André Citroën: Risk and Challenge). — Paris, France: Fayard,1992 — 239pp.

3. Floriane Benoit. Citroën: le Printemps de la Dignité (Citroën: Fountain head of Dignity). Paris, France: Editions Sociales. 1982. 181pp.

4. Silvain Reiner. La tragédie d'André Citroën (The tragedy of André Citroën). Paris, France: Amiot-Dumont. 1954. 557pp.

5. Jacques Wolgensinger. André Citroën. Paris, France: Flammarion. 1991. 310pp.

6. John Reynolds. André Citroën: The Man and the Motor Cars. — Gloucestershire, England: Wrens Park Pub., 1999 — 238pp.

7. Эренбург И. 10 л.с. (Хроника наших дней) — Собрание сочинений в девяти томах, т.7 — М.: Издательство художественной литературы, 1966.

8. Игнатьев А. А. Пятьдесят лет в строю. — М.: Воениздат, 1986..

9. Georges-Marie Haardt. Le Raid Citroën: La première Traversée du Sahara en Automobile, de Touggourt à Tombouctou par l'Atlantide (Across the Sahara by Motor Car: From Touggourt to Timbuctoo. Paris, France: Plon-Nourrit et cie. 1923. 307pp

10. Michel Carmona. Haussmann: His Life and Times, and the Making of Modern Paris. — I. R. Dee, 2002 — 516p

11. David P. Jordan. Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann. 1996 — 504p

notes

Примечания

1

Швейцер С. Андре Ситроен (1878–1935). Риск и вызов. — М.: Ладомир, 2000 — 192 с.

2

John Reynolds. André Citroën: The Man and the Motor Cars. — Gloucestershire, England: Wrens Park Pub., 1999 — 238pp.

3

Sylvie Schweitzer. André Citroën: le Risque et le Défi (André Citroën: Risk and Challenge). — Paris, France: Fayard, 1992 — 239pp.

Floriane Benoit. Citroën: le Printemps de la Dignité (Citroën: Fountain head of Dignity). Paris, France: Editions Sociales. 1982. 181pp.

Silvain Reiner. La tragédie d'André Citroën (The tragedy of André Citroën). Paris, France: Amiot-Dumont. 1954. 557pp.

Jacques Wolgensinger. André Citroën. Paris, France: Flammarion. 1991. 310pp.

4

Эренбург И. 10 л.с. (Хроника наших дней) — Собрание сочинений в девяти томах, т.7 — М.: Издательство художественной литературы, 1966.